Année. — N° 611. (Étranger): 60 Centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR

WAGNER EN VOL

L'ancien roi du volant Wagner emmène deux passagers à bord de son monoplan au-dessus de Bétheny.

(*Voir pages 392 et 393.*) (**Monoplan Hanriot.**

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

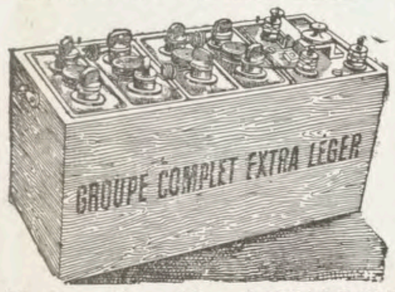
18, PLACE VENDÔME

PARIS

ALLUMAGE BEN TAYOUX

Employé par **BLÉRIOT** et **LATHAM**

Brevet B. C. F. et Marque DARY



Spécialité d'appareils d'aviation à grand rendement fonctionnant en tous sens.

Double allumage léger très puissant.

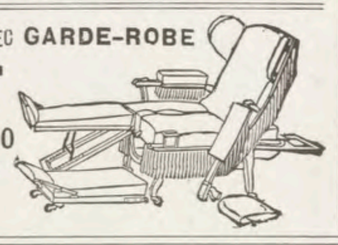
Jamais de ratés.

PRIX ◦ MODÉRÉS

35, Rue Chevallier, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

AUTOMOTEUR AVEC **GARDE-ROBE**

DUPONT



10, Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

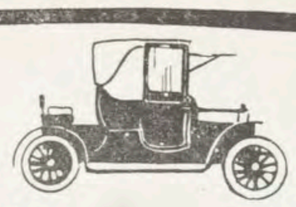
Téléphone 818-67

Envoi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

PLUIE?
VENT?
SOLEIL?

Peu importe si vous avez un landaulet



Darraca

14/16 ch. - 4 cyl.
6.950 fr. - Châssis 5.000 fr.
CATALOGUE FRANCO
Essais chez tous les Agents de Darraca.

USINES A SURESNES

LES MEILLEURES BALLES DE GOLF
SONT LES BALLES

DUNLOP

IL N'Y EN A PAS
DE SUPÉRIEURES

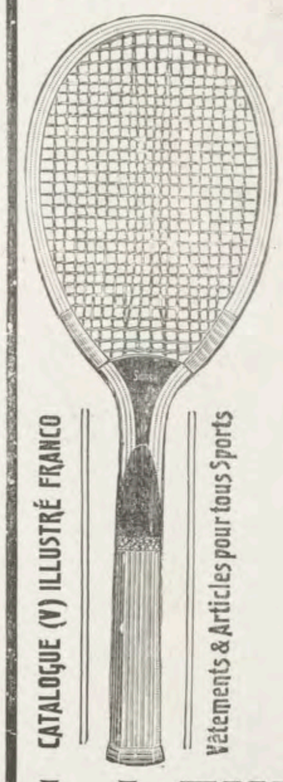
PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les *Plaques Autochrômes*
SOCIÉTÉ **LUMIÈRE** à LYON-MONPLAISIR

---

25 FRANCS

Tel est le prix de notre Raquette pop



"SMAS

Égale aux meil... marques. - Cor... doubles boyaux ... forts aux épau... Inimitable pour ...

Les Balles "TU... SPECIAL" adopt... l'U.S.F.S.A. et ... F.G.S.P. pour les ... pionnats de France

La douzaine 1 2...

MOINS CHÈRES ET MEIL... QUE LES AUTRES MAR...

Voir nos CHAUSS... TENNIS forme amé... pour Hommes et L...

A.-A. TUNMER &

PARIS, 27, R. du 4-Septembre et 14, Av. de la Gde
BORDEAUX, 96, R. Ste Catherine. - LYON, 13, R. de la

GRAND LOCAL A LO...

POUR TOUT COMMERCE OU INDUS...

Conviendrait à garage.

Situé près la Place de la République, 500 mq de pl... et 500 mq hall vitré au premier, Bureaux, etc. 8000 a...

Pour visiter téléphoner au 112-45 ou écrire TI... 70, rue Damremont, Paris.

IMPTE MAISON huiles, savons, café... voy. sér. avec frai... et Représ. avec fortes remises. — Ecrire Ville... 70, rue Dominicaines, Marseille.

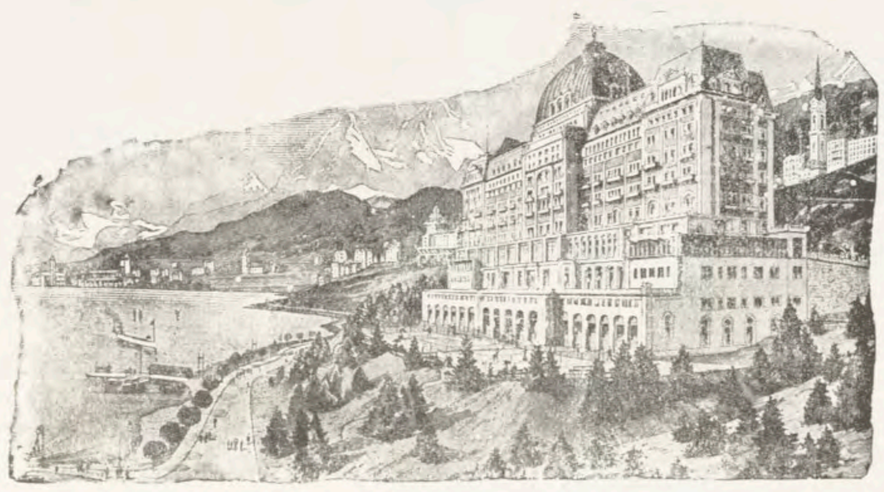
ST-MORITZ-DORF

(Engadine, Suisse)

Station Balnéo-Climatérique la plus élevée de l'Europe

Grand Hôtel St-Moritz

450 lits — Ouvert depuis Décembre 1905



L'Hôtel de luxe des Alpes

SAISON D'ÉTÉ : JUIN-SEPTEMBRE

Appartements de famille, avec salles de bains et cabinets de toilette en plein midi. — Doubles corridors assurant une tranquillité absolue. — Magnifique hall. — Terrasse et restaurant français dominant le lac. — Lawn-tennis, croquets, etc. — Deux concerts par jour. — Train de luxe : Calais-Paris-Saint-Moritz.

Pour prospectus, etc., s'adresser à la Direction.

MONOPLANS
HANRIOT Company Lᵈ
34, Rue des Moulins, REIMS

Cet appareil, monté par le pilote LOUIS WAGNER *a exécuté le 10 MAI plusieurs vols magnifiques dont 1 avec 3 passagers. sur l'AERODROME de la CHAMPAGNE.*

LES AÉROPLANES DE LA MARQUE
HANRIOT SONT VENDUS PAR LA

BANQUE GÉNÉRALE
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
ET DE L'AVIATION
74, Bᵈ HAUSSMANN
PARIS

TÉLÉPHONE: 168-15 — TÉLÉGR: MOTORBANK

AGENTS EXCLUSIFS POUR LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE

Pour les leçons de pilotage qui sont données sur l'AÉRODROME de la CHAMPAGNE, s'adresser au "MONOPLAN HANRIOT" 34, Rue des Moulins à REIMS ou au siège de l'AÉRODROME, 17, Bᵈ de la République. REIMS

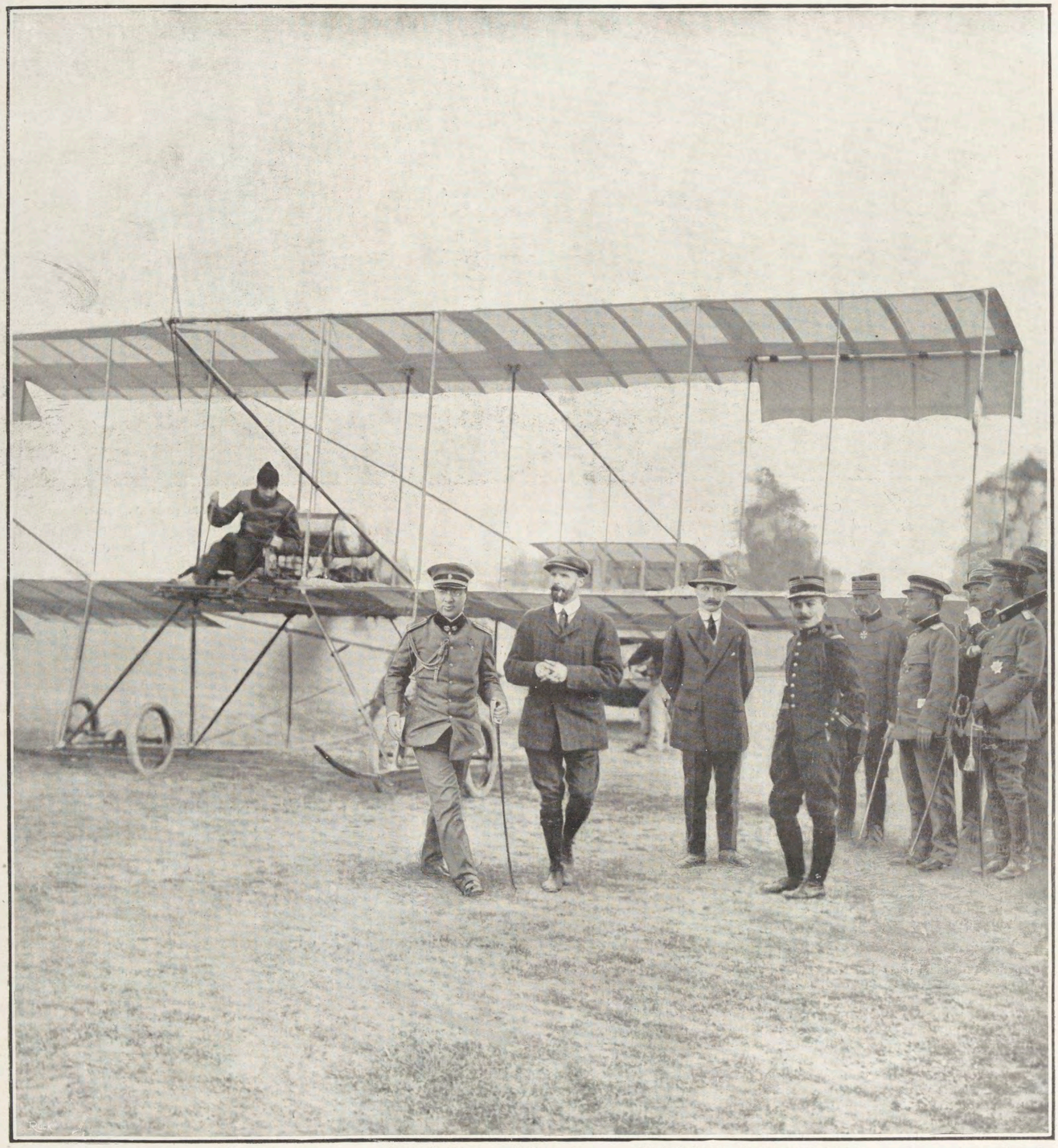
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A June 4 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

4 Juin 1910 — N° 611
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.



L[t] Féquant — Prince Taï-Tsao — H. Farman — M[is] de Polignac — Capitaine Marconnet

Photographie de notre envoyéspécial.

LA MISSION CHINOISE AU CAMP DE CHALONS

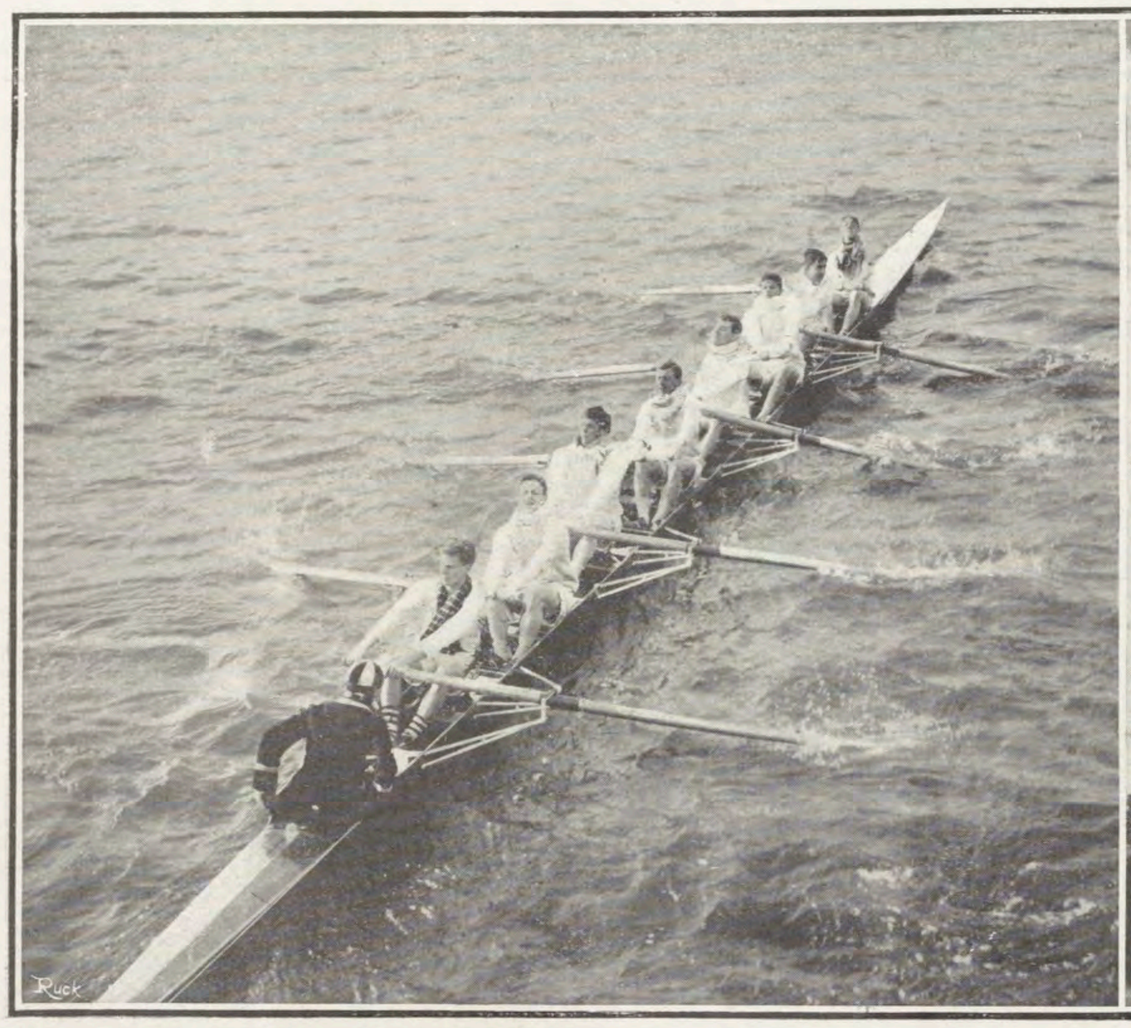
Une mission chinoise, dirigée par le prince Taï-Tsao, oncle de l'empereur, est passée la semaine dernière en France. Nos visiteurs orientaux tinrent à se mettre au courant des inventions les plus modernes et on leur montra successivement nos canons les plus perfectionnés, nos automobiles les plus rapides. Mais ce qui les frappa davantage, ce furent les aéroplanes qui évoluèrent devant eux au Camp de Châlons, par un vent des plus violents. Notre photographie représente le prince en compagnie d'Henri Farman, devant l'appareil du lieutenant Féquant, avec lequel celui-ci se propose de se rendre de Mourmelon à Vincennes, en compagnie du capitaine Marconnet.

(1) Voir page 390.

COMMENT COURIR EN ROWING

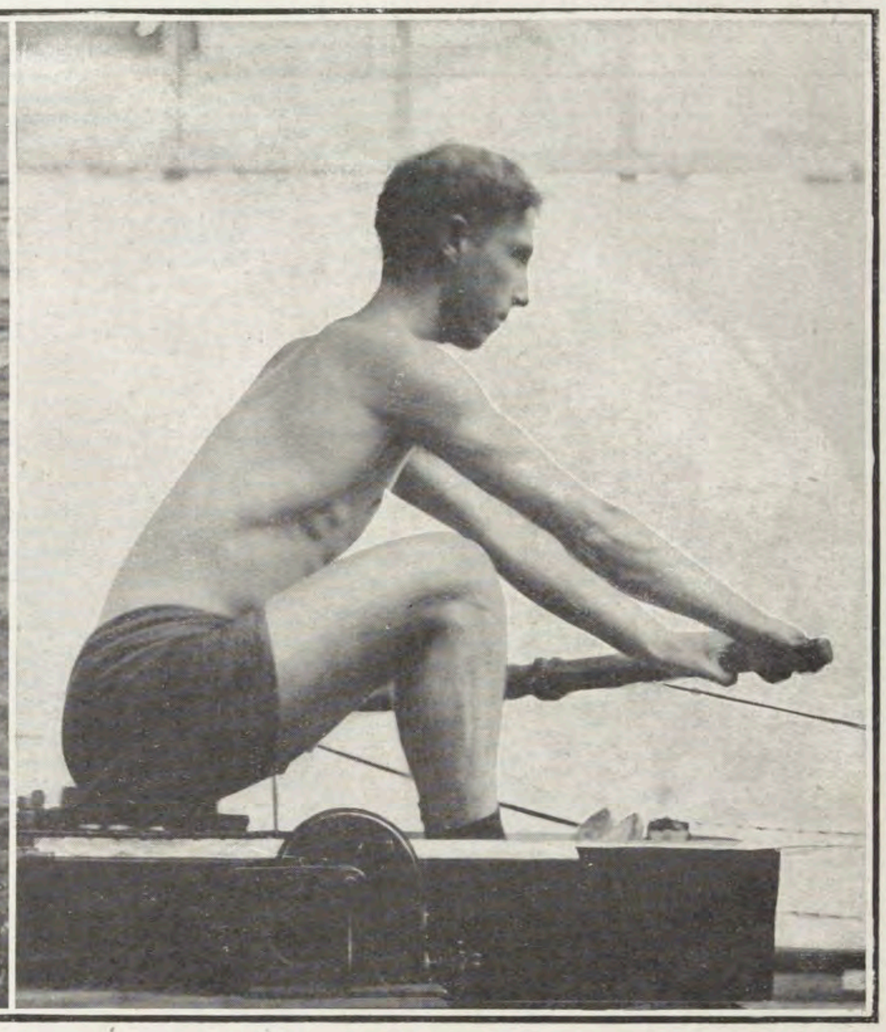
Par DICK ARNST

La saison d'aviron est ouverte. Il nous a semblé intéressant de publier à ce propos, un article du champion du monde Arnst, le célèbre Néo-Zélandais, qui donne des conseils sur la façon dont on doit courir en rowing.



Cambridge en vitesse.

Les équipes de Cambridge, d'Harward et d'Oxford constituent les meilleurs huit actuels. On ne saurait oublier le huit de Gand. Notre cliché représente les Cantabs à l'entraînement.



L'entraînement pour le coup de rame.

Dans les clubs américains, les débutants apprennent à ramer sur la terre ferme avant de s'entraîner en pleine eau. Il se servent d'un home trainer.

Les tactiques à adopter en rowing offrent de nombreux sujets de méditations. On peut mener le train dès le départ et essayer de triompher ainsi de son adversaire dès le début ou bien une autre méthode peut être employée : celle de la course d'attente. Cependant, celle-ci présente des inconvénients qui compliquent à plaisir la difficulté de la lutte. Je rappellerai enfin un autre procédé que j'emprunterai d'ailleurs aux conseils donnés par un entraîneur de chevaux à son jockey. Le jockey n'avait jamais monté le cheval dont il était chargé et demandait les ordres à l'entraîneur :

— Vous ne devez pas mener la course, parce que ce cheval ne saurait rester en tête tout le temps. Vous ne devez pas non plus attendre en queue du peloton, parce qu'il n'a pas de foulées assez puissantes pour passer en tête quand vous lui demanderez de remonter tout le lot.

Très perplexe, le jockey riposta :

— Alors que faire ?

— Restez avec le peloton !

Et cette réponse peut s'appliquer à tous les genres de courses. Les circonstances seules doivent vous guider dans le choix de la tactique à suivre. Tout dépend de ce que feront vos adversaires. Il n'est pas de plus grande erreur que d'établir un plan d'avance, sans se douter qu'entre le départ et l'arrivée bien des événements, bien des incidents pourront soudainement changer la face des choses. Néanmoins, il est des conseils qui peuvent être donnés (et qui ne varient presque jamais) aux jeunes gens qui manquent encore d'expérience.

Dans tous les sports, sauf dans le rowing, les concurrents qui sont en queue voient ce que font les leaders et, en conséquence peuvent se rendre compte de ce qu'ils doivent faire, savoir la conduite à tenir pour régler leur suprême effort sur les mouvements de ceux qui les précèdent et arracher la victoire dans une ultime détente. Dans une course de bicyclettes, par exemple, c'est un avantage de se placer derrière pour la raison que je viens d'indiquer. L'homme qui mène vous coupe le vent, a tout le désavantage et vous permet d'arriver frais et dispos au moment de l'enlevage final. De même, vous n'avez qu'à vous laisser vivre sans faire travailler votre cerveau; vous vous contentez de régler votre allure sur celle de celui qui vous précède. Vous devenez une mécanique, tandis que dans le rowing, une petite distance entre le leader et vous suffit à mettre celui-là hors de votre vue, parce que les dos des concurrents font face au sens dans lequel ils se dirigent. C'est pourquoi il est essentiel de donner tout son effort dans la façon de prendre le départ. Le commandement dans une course de bateaux est un avantage qui dépasse les bornes de l'imagination. Nombre de courses ont été gagnées grâce à un départ rapide. En rowing, celui qui est moralement battu devient aussitôt vaincu physiquement. Rester sans espoir, pousser lorsqu'on ignore ce que votre effort peut rendre, ne pas connaître les ressources du leader, il n'en faut pas tant pour changer une victoire possible en défaite certaine.

Aussi bien, c'est une grossière erreur lorsqu'on se sent battu de le laisser voir à son adversaire, soit par une attitude, soit par un geste, même par un soupir, parce qu'il est impossible de savoir dans quel état se trouve, à ce moment le vainqueur apparent. Je me souviens, à ce propos. d'une certaine course entre deux amateurs célèbres dans une épreuve des Diamond Sculls, il y a quelques années. Ils avaient fait une fort belle lutte coude à coude pendant les trois quarts du parcours; lorsque commença le dernier, l'un d'eux se mit à donner des signes de détresse en baissant la tête et en abandonnant sa belle action, car c'était un sculler de grand style. L'autre, qui était également épuisé, voyant cet écroulement, se redresse, regarde son adversaire d'un air compatissant, avec un large sourire qu'il n'aurait certes pas eu envie de faire en toute autre circonstance à cet instant critique et contribue encore plus à l'écrasement, à l'anéantissement de son concurrent. Il me dit après, — car je n'avais rien perdu de l'incident qui se passait en face de moi, — que si, au lieu de montrer qu'il avait la défaillance, son antagoniste avait donné trois coups d'aviron puissants, c'est lui, le gagnant, qui aurait été battu définitivement.

Cette anecdote me rappelle un mot profondément vrai du boxeur John L. Sullivan.

— La majorité de mes victoires, disait-il, ont été remportées lorsque j'entrais dans le ring et que j'allais serrer la main de mon adversaire, uniquement par le regard confiant que je dirigeais directement dans ses yeux !

En rowing, si vous êtes derrière rappelez-vous qu'il n'y a qu'un poteau d'arrivée et donnez tout ce que vous pouvez pour dépasser vos adversaires. Si vous êtes en avant, ramez en cadence coup pour coup avec ceux qui sont en arrière : ils ne vous rejoindront jamais.

En outre, si vous avez quelque avance, ne cherchez pas à courir le risque d'user vos moyens à l'augmenter : au contraire, tâchez de reprendre votre souffle pour résister à l'effort final. J'ai vu un sculler ayant la tête par cinq longueurs à un demi-mille du départ dans une course de trois milles à Tyne; il essaya de porter son avantage à dix longueurs : il fut aisément battu.

Au départ, ne perdez pas votre temps : il faut, pour ainsi dire, partir comme en sautant et donner tout ce qu'on peut, parce que si vous ne vous croyez pas certain de vous assurer une avance convenable dans le parcours, un autre concurrent peut l'obtenir au départ et il vous sera impossible de la combler par la suite. A ce sujet, laissez-moi vous dire qu'il n'existe pas de ruse plus maligne que de discuter les capacités de votre interlocuteur en les comparant à celles de ses concurrents. Celui qui croira devoir être battu dès le dé-

L'équipe de Columbia-Collège,

Toutes les universités américaines possèdent des rowinmen de grande valeur. Sur notre photographie le barreur est muni du porte-voix pour donner les indications aux rameurs.

part ne triomphera jamais. tout rameur doit donc étudier avant tout à avoir confiance en soi, une confiance non exagérée, et savoir prendre un départ en vitesse, qu'il s'agisse d'une épreuve de vitesse ou d'une course de fond.

Toutefois dans une course de plus de quatre milles vous devez être moins découragé si vous êtes en arrière que dans une d'un mille.

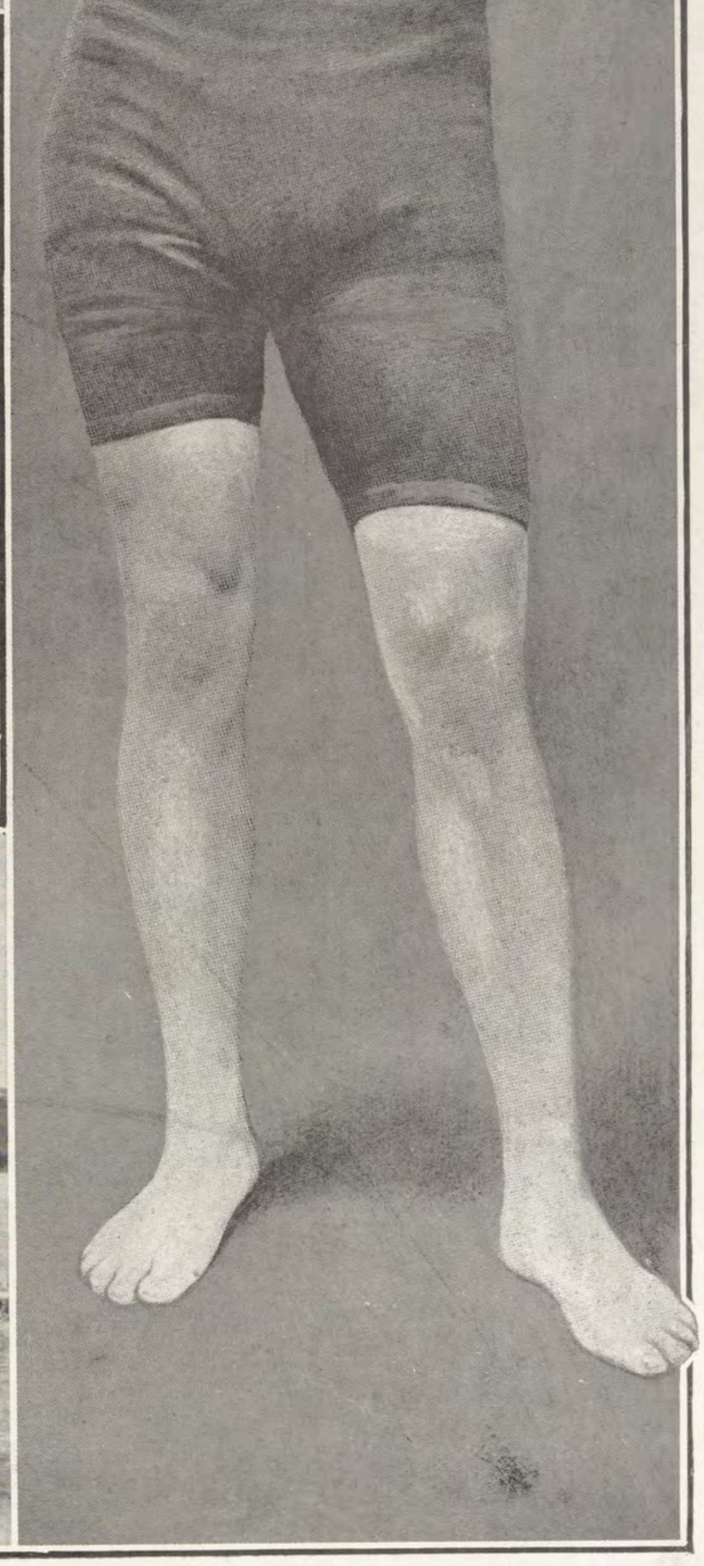
Il est difficile de donner une opinion sur la meilleure méthode de prendre le départ.

Je pars aussi vite que possible, non par un coup d'aviron de longueur, mais par quelques violentes saccades. Les deux premiers coups, vent être des coups d'un tiers, les trois suivants des coups d'une moitié, les trois ou quatre après des coups de trois-quarts et vous vous trouvez alors en pleine action. Vous devez à ce moment donner le plus de coups que vous pouvez, mais pas pendant plus de trente secondes. Un champion doit porter 40 coups à la minute pendant un quart de minute. Dans la première minute, on doit faire trente-trois coups. Après cet instant, descendez à vingt-huit coups à la minute.

Ramez le plus possible à une allure régulière, mais si, dans le parcours, vous pouvez apercevoir votre adversaire donner des signes de détresse, n'hésitez pas, augmentez votre vitesse et vous aurez alors la victoire assurée. Dans aucun autre sport, le moral n'agit davantage sur le physique.

Si vous êtes en arrière, sous aucun prétexte, ne cherchez à vous retourner pour voir la distance qui vous sépare du leader : vous perdriez votre chance de succès. Et surtout n'abandonnez jamais, car dans neuf cas sur dix levainqueur se sent en aussi mauvaise posture et aussi près de la défaillance que le perdant.

DICK ARNST.



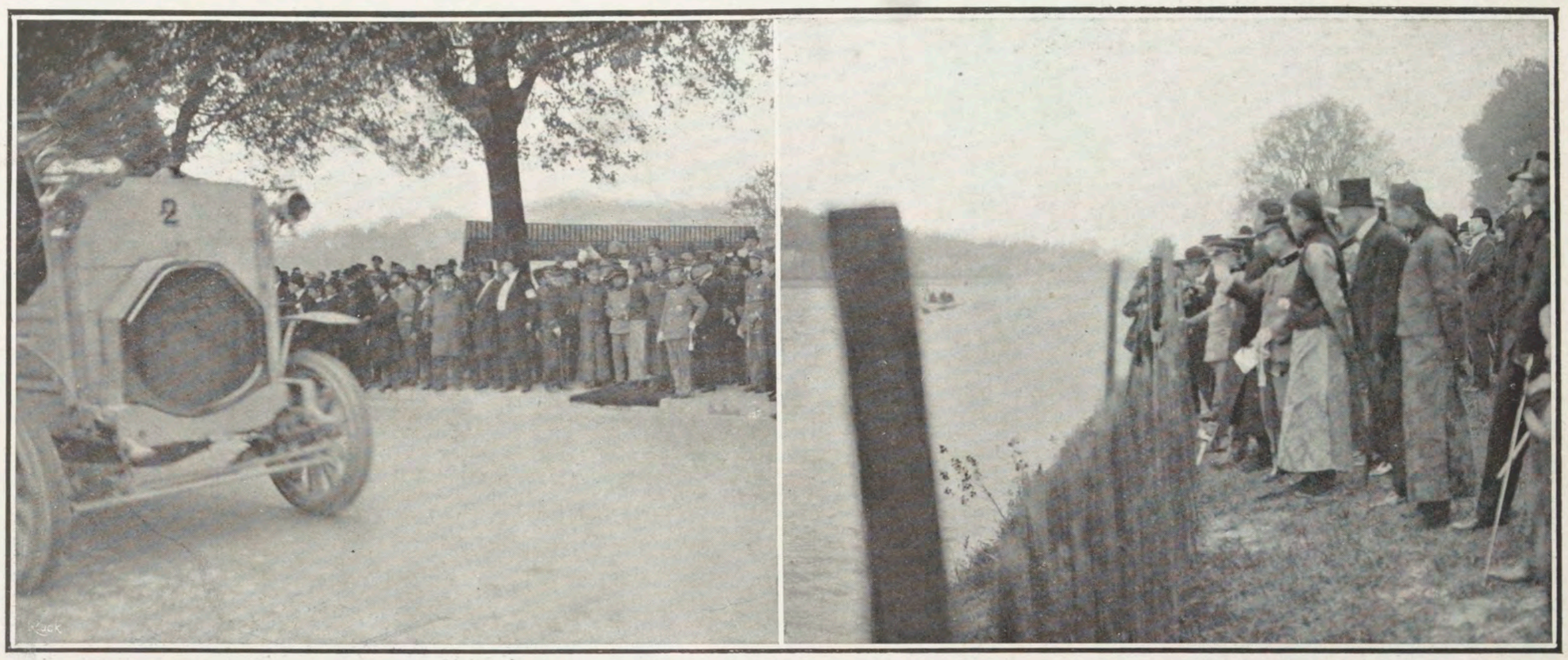
Dick Arnst.

Le néo-zélandais, Dick Arnst, champion du monde en skiff, auteur de cet article, est le seul ayant fait plus de 26 kil. de moyenne horaire.

L'équipe d'Harward.

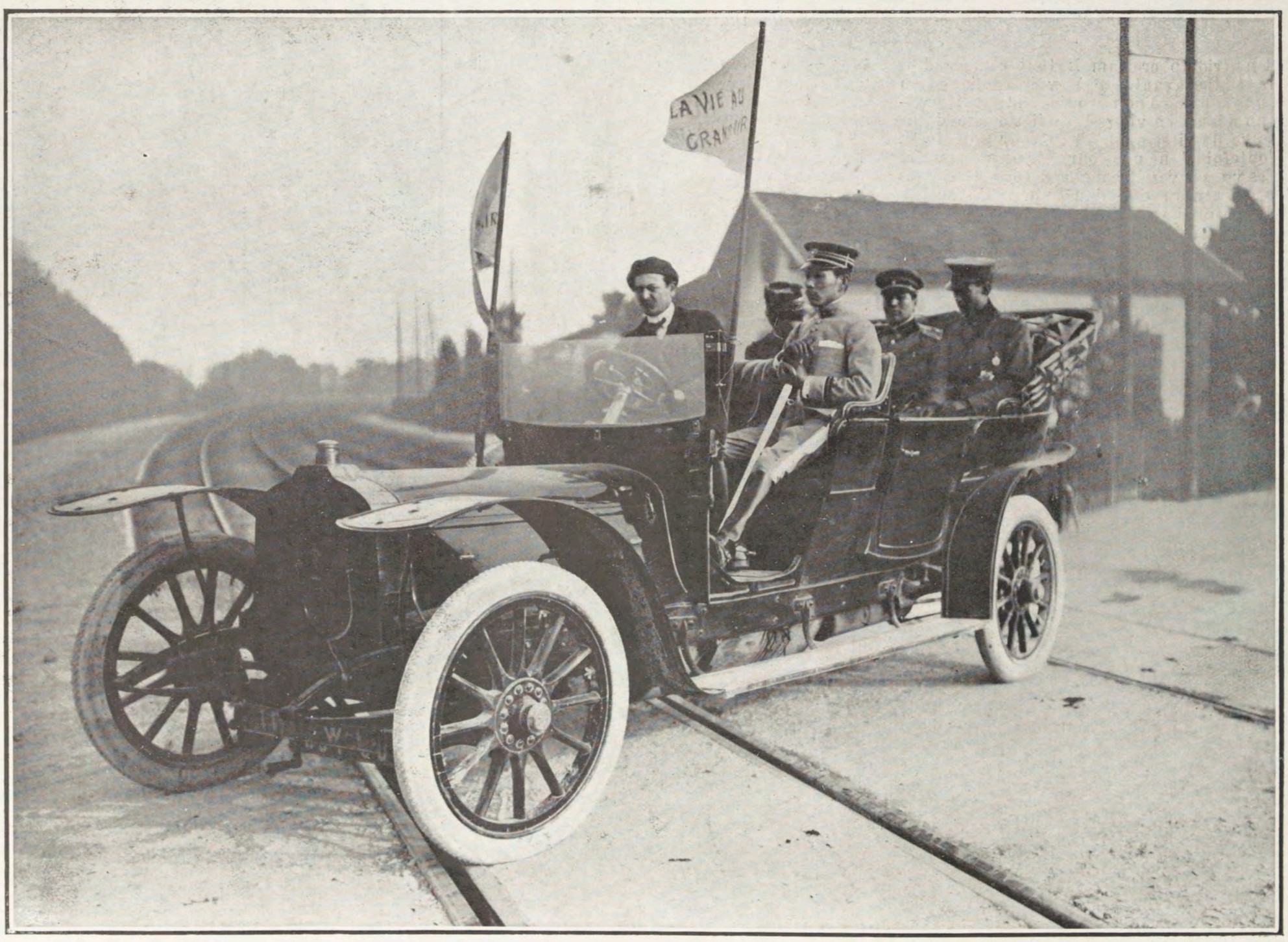
L'équipe d'Harward est la plus célèbre équipe d'Amérique Sur notre photographie remarquez l'effort fourni par les rameurs de babord, alors que les rameurs de tribord sont à l'instant de la détente. Son concurrent direct est le team du Yale.

LA MISSION CHINOISE ET LES SPORTS



La journée de l'Automobile-Club à Longchamp.

L'Automobile-Club de France avait organisé une journée, au Bois de Boulogne, en l'honneur de la Mission Chinoise. Devant le prince Taï-Tsao et sa suite, on fit défiler une série de voitures automobiles, de poids lourds et de camions militaires. Puis les canots automobiles passèrent à toute vitesse, soulevant les eaux de la Seine devant leurs yeux étonnés.

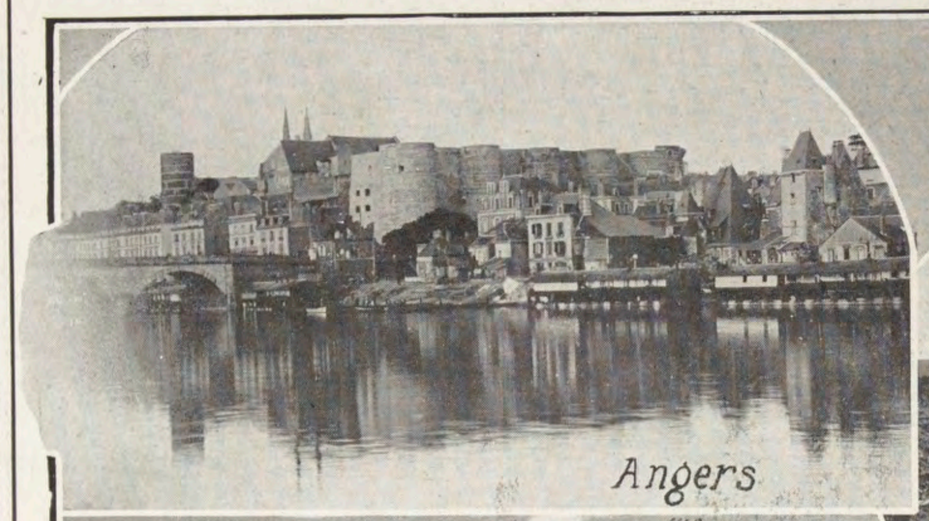


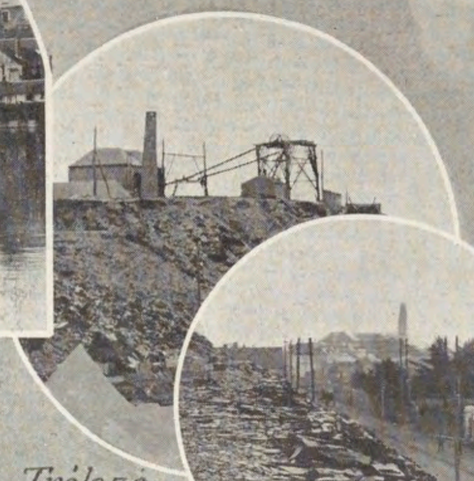
La journée du Camp de Châlons.

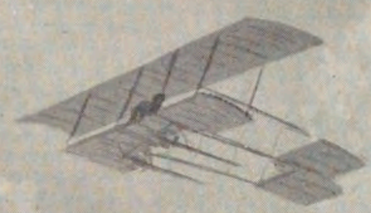
Après une visite au Camp de Mailly où ils furent émerveillés par les nouveaux canons à tir rapide, le prince et sa suite furent amenés en train spécial jusqu'à Mourmelon, d'où les automobiles les amenèrent au camp d'aviation. La six-cylindres Bayard-Clément de la Vie au Grand Air *eut l'honneur de transporter les colonels Yo et Tien et le lieutenant Tching, qu'accompagnait le général Malcor.*

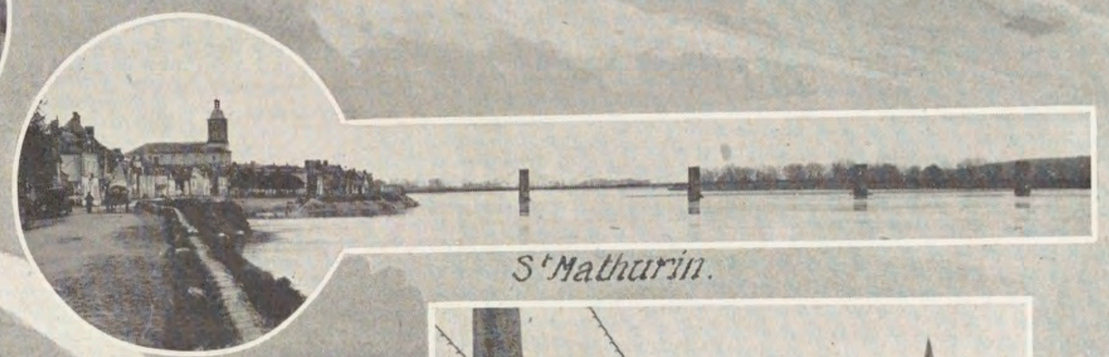
La Vie au Grand Air

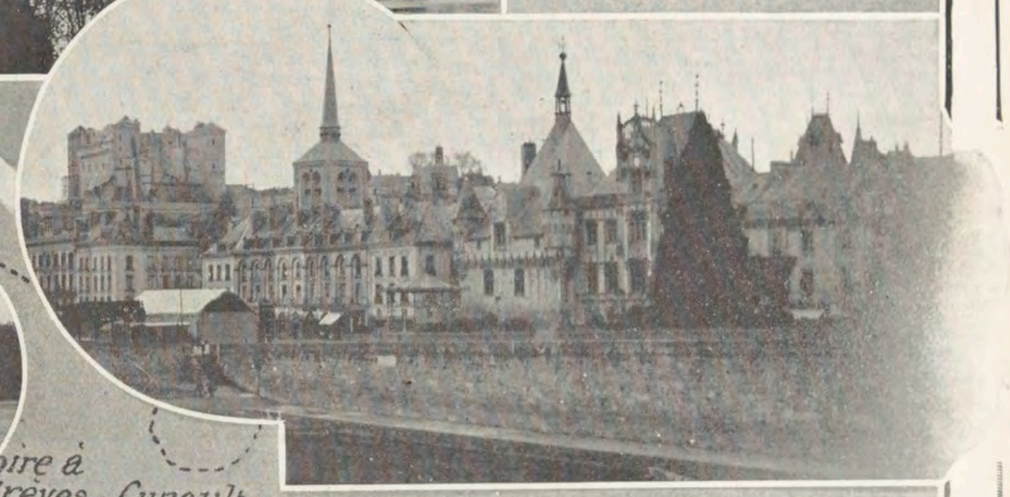
LA PREMIÈRE COURSE D'AÉROPLANES

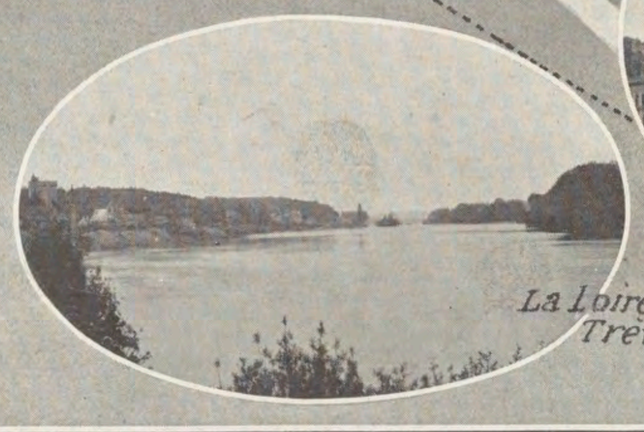












Angers

Aérodrome Avrillé

Maine

Trélazé les Ardoisières

Loire

St Mathurin.

Le Pont des Rosiers

La Loire à Trèves-Cunault

Saumur

Le programme du Meeting d'Anjou, qui va se dérouler les 3, 4, 5 et 6 juin, sortira de la banalité des programmes ordinaires des meetings d'aviation. Il comportera, en effet, la première course d'aéroplanes. Le public commence à se blaser sur ces éternelles épreuves qui consistent à tourner en rond à 10 mètres de hauteur, pendant des heures, à la conquête d'un prix quelconque de totalisation. Le meeting, parfait pour initier la foule aux mystères du nouveau moyen de locomotion, a fait son temps; on peut dire qu'il vit, cette année, ses derniers jours. Place à la course qui, seule, nous donnera l'impression de la lutte et du sport!

C'est ce qu'a compris le Comité d'aviation d'Anjou, à la tête duquel se trouve l'excellent aéronaute, aviateur lui-même, René Gasnier.

Le départ de ce cross-country aérien sera donné à partir de 5 heures. Les concurrents partiront de 5 en 5 minutes. Les temps seront pris, au départ et à l'arrivée par un chronométreur officiel. L'atterrissage se fera à Saumur, dans la vaste prairie de Bueil, dépendant de l'Ecole Militaire et située entre le Thouet et la Loire. Les photographies que nous publions aujourd'hui donnent une idée du merveilleux panorama qui se déroulera sous les yeux des concurrents, au-dessus du fleuve majestueux et des coteaux riants qui l'entourent. Une dizaine de canots automobiles sillonneront la Loire et un service de camions assurera le rapatriement des appareils et des pilotes.

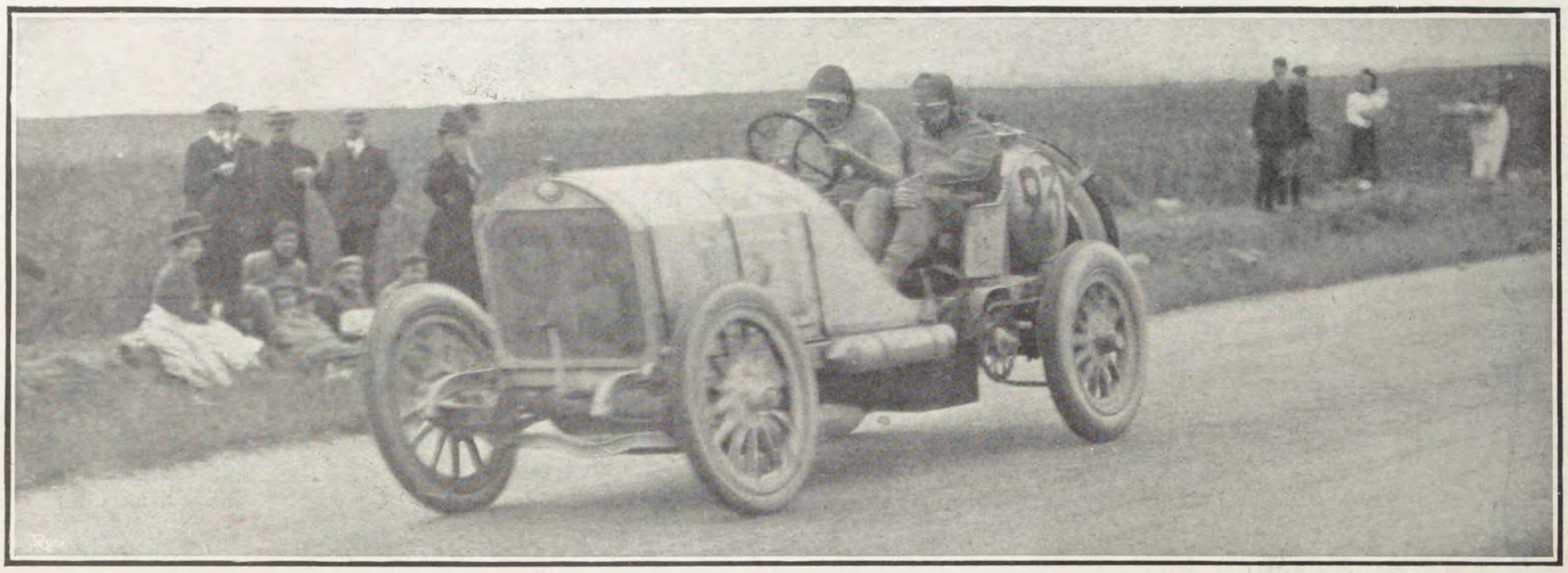
Le nombre des engagés pour cette épreuve s'élève à neuf : Crochon, Dickson, Kinet, Martinet et Paillette sur Farman, Balsan et Aubrun sur Blériot, Legagneux sur Sommer et de Mumm sur Antoinette. Elle comprend précisément plusieurs spécialistes de raids par-dessus la campagne. On peut donc s'attendre à une lutte émotionnante pour la conquête de la Coupe que l'*Auto* a attribuée à cette première course de l'air. Ce sera certes un merveilleux spectacle que celui des concurrents se poursuivant au-dessus de la vallée, et dont peuvent avoir une idée ceux qui ont assisté aux deux croisières du meeting de Nice. M. V.

La première Course d'Aéroplanes. Clichés E. Cauville.

La première courre d'aéroplanes se déroulera entre Angers et Saumur. Pour éviter les côteaux qui bordent la Loire, les aviateurs suivront certainement le cours du fleuve, ce qui leur donne un parcours d'environ 45 kil. L'arrivée se fera dans la prairie de Bueil, entre la Loire et le Thouet, dépendant de l'École militaire. En haut : M. René Gasnier, président du Comité.

L'AVIATION A BÉTHENY

L'Ecole Hanriot a établi ses quartiers d'entraînement à l'Aérodrome de la Champagne.



Hanriot au circuit de Dieppe de 1908.

L'ancien roi du volant Hanriot, second du Circuit des Ardennes de 1906, troisième de la Coupe Florio, troisième du Grand Prix de l'A. C. F. de 1908, a abandonné l'automobile pour l'aéroplane. Il a construit un monoplan avec lequel son fils Marcel, Wagner et de nombreux élèves-pilotes remportent de nombreux succès.

En ce moment, de tous côtés, les aérodromes s'élèvent, si j'ose m'exprimer ainsi. La France est devenue la volière des hommes-oiseaux.

Comme pour l'automobile, nous avons pris une avance considérable, qui prouve combien le Français est inventif.

Espérons, toutefois, que l'aviation n'imitera pas plus longtemps l'automobile et qu'elle ne se laissera pas devancer dans un avenir plus ou moins lointain par l'étranger.

Et comme l'automobile est complètement entrée dans le domaine du tourisme, comme les courses sont supprimées, les conducteurs, les rois du volant d'hier, ont dû abandonner la route pour se lancer dans les airs, où ils manient avec autant de dextérité le volant de l'aéroplane. L'un des champions du sport, aujourd'hui détrôné, ne s'est pas contenté d'être un pilote virtuose, il a également voulu devenir constructeur. Il s'agit du fameux Hanriot (1), qui remporta de si grand succès sur la route et qui, maintenant, glane des lauriers avec le monoplan qu'il a créé.

Il a établi ses quartiers d'entraînement à Bétheny, sur l'aérodrome de la Champagne. C'est là qu'il travaille avec ses élèves, parmi lesquels se distinguent l'ancien coureur d'automobile, le célèbre Louis Wagner, et son propre fils, le jeune Marcel Hanriot, le « Benjamin des aviateurs » puis qu'il n'a que quinze ans.

Avant de narrer les exploits déjà accomplis par le monoplan Hanriot, il est bon de donner quelques renseignements sur sa conformation. Le plus grand modèle a une surface portante de 25 mètres carrés, y compris l'empennage arrière, et pèse en ordre de marche pour deux heures et demie, avec un pilote du poids moyen de 70 kilos, 380 kilos. Son envergure est de 9 m. 80, sa longueur de 10 mètres, et son moteur, qui donne 50 chevaux, tourne à 1.500 tours et pèse 74 kilos. C'est un 4-cylindres verticaux, avec chemises de circulation d'eau en cuivre électrolytique.

La commande de profondeur est obtenue par deux gouvernails commandés par deux leviers latéraux, le gauchissement est commandé au moyen d'un levier horizontal tout à fait remarquable. Le chariot d'atterrissage est aussi des plus intéressants : il a un double essieu articulé dans le milieu, qui permet un jeu latéral aux roues, c'est-à-dire que si l'aéroplane se trouve, comme il arrive trop souvent, pris dans un remous aérien au moment d'atterrir, il ne risque pas de se briser.

Tels sont les merveilleux appareils qui remportent quotidiennement à Reims, sur l'aérodrome désormais célèbre de Bétheny, des succès chaque jour plus remarquables et qui prouvent la parfaite stabilité et la maniabilité de ces monoplans.

Wagner, l'autre jour, emmenait deux passagers sur son monoplan pendant 10 minutes ; à bord d'un semblable appareil, Blériot détenait le record. Il avait enlevé deux personnes, Santos-Dumont et Fournier, à Issy-les-Moulineaux et encore pendant une très courte envolée. Wagner s'attribuait donc ainsi un record du monde. Une autre fois, Wagner et Marcel Hanriot se faisaient la chasse sur les territoires de Bétheny et Brimont, volant avec une sûreté, une maëstria qui soulevaient l'admiration de tous les spectateurs.

Marcel Hanriot d'ailleurs, comme tout jeune homme qui se respecte, a un faible pour les longues promenades.

C'est ainsi que récemment, il volait près d'une demi-heure au-dessus de la campagne, puis, le 20 mai, il se couvrait de gloire. L'emploi de sa journée mérite d'être relaté :

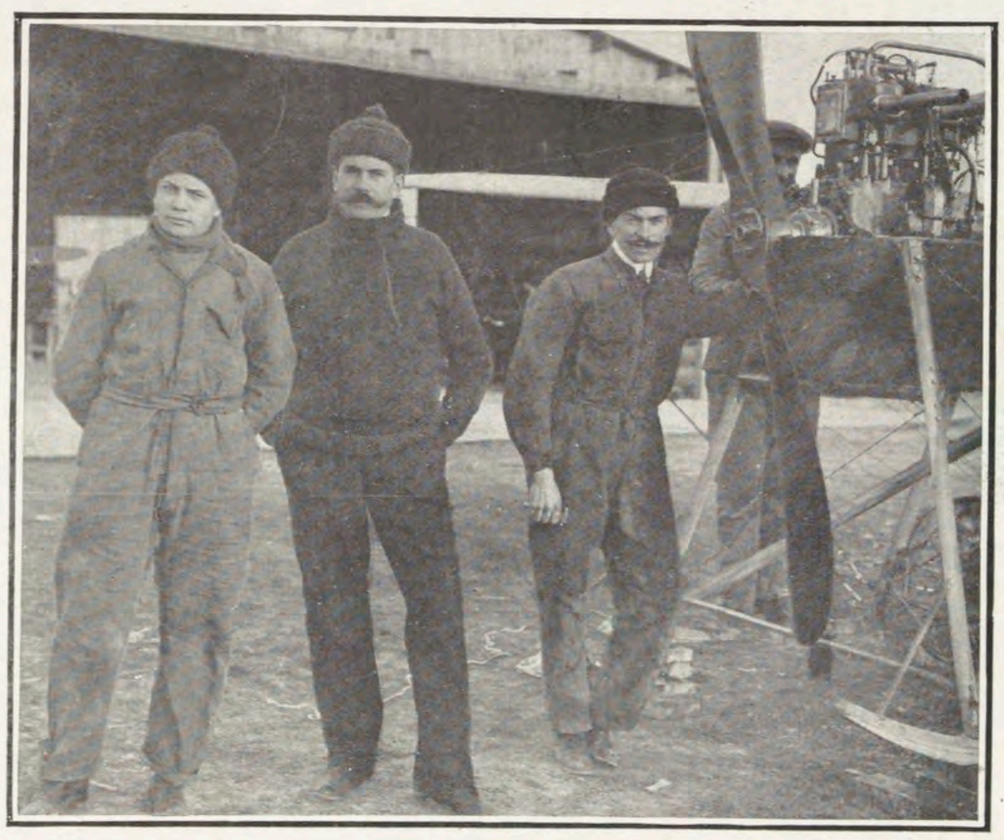
A 4 h. 30 du matin, il volait seul à travers champs pendant 15 minutes. A 4 heures 50, il s'élançait à nouveau et restait 7 minutes dans l'atmosphère avec M. Georges comme passager. A 5 h. 45, il effectuait un nouveau vol de 15 minutes. A 6 h. 10, il volait 4 minutes au-dessus de la campagne en compagnie de M. Morane, puis, à 7 heures, il emmenait pendant 6 minutes deux passagers : MM. Morane et Georges, et pour terminer cette merveilleuse série, il pointait sur Reims et arrivait bientôt sur la ville, virait au-dessus de la gare de la petite vitesse, passait sur les docks, revenait ensuite sur la ligne du chemin de fer des Ardennes, luttant avec un train jusqu'à Bétheny, où il venait atterrir devant son hangar. Pendant ce parcours, le « Benjamin de l'aviation » évoluait entre cent et cent vingt mètres de hauteur.

Ces quelques résultats montrent la valeur des deux pilotes et surtout la perfection de leurs appareils. Aussi, les élèves sont-ils très nombreux à l'école Hanriot ? On peut citer surtout Martin, Gournay, Cordonnier et Vidart.

Il est certain qu'avec une semblable équipe, Hanriot glanera de nombreux lauriers et que ses monoplans seront les plus appréciés du sportsman qui veut obtenir le maximun de chances de succès avec le minimum de danger.

Quand ce numéro paraîtra, Wagner sera à Budapest. L'excellent pilote, qui est doublé d'un mécanicien consommé, est certainement appelé à jeter un nouveau relief sur la marque qu'il pilote avec tant de maëstria.

F.-A. Wheel.



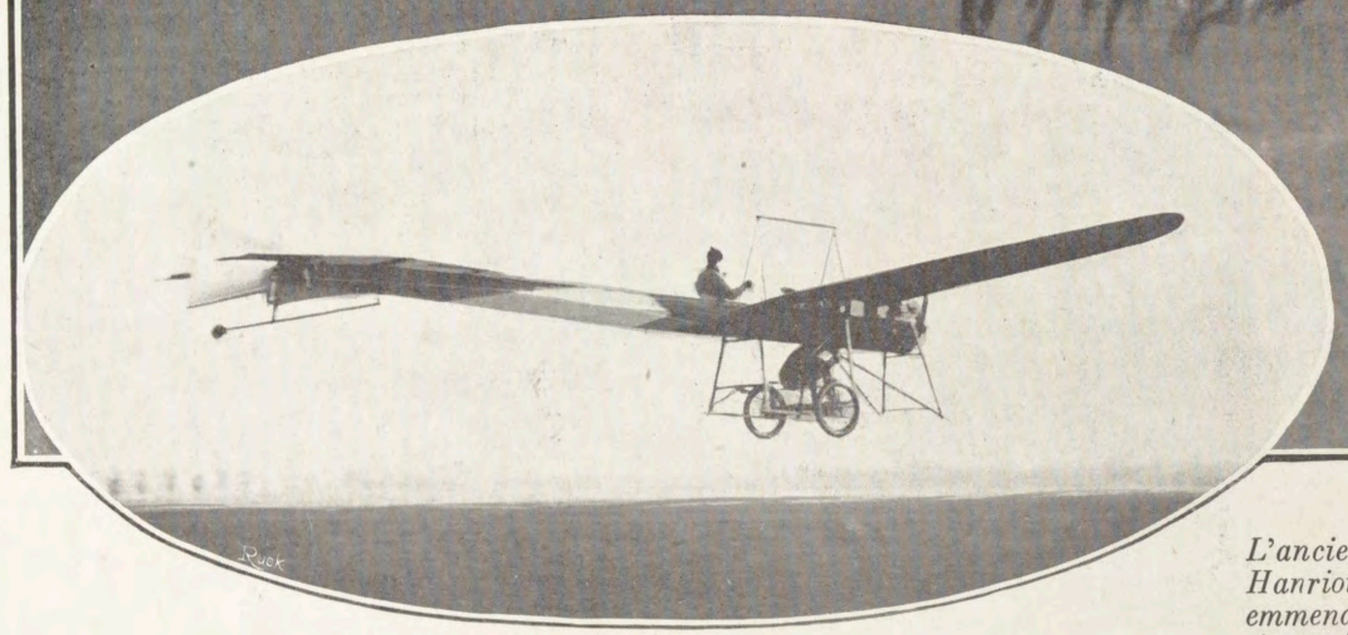
L'équipe Hanriot.

Au centre : René Hanriot, constructeur des monoplans Hanriot, à gauche, son fils, Marcel Hanriot, le benjamin des aviateurs, à droite, Wagner, l'ancien champion du volant.

Voir page II des annonces.

La Vie au Grand Air

WAGNER MET EN DÉROUTE UN ESCADRON DE DRAGONS



WAGNER VOLE AVEC UN PASSAGER

L'ancien champion du volant, Wagner, qui a délaissé l'automobile pour l'aviation, est pilote et professeur chez Hanriot. Il effectue de splendides envolées, ainsi que le jeune Hanriot, à Bétheny. Notre cliché représente Wagner emmenant un passager. Le bruit du moteur, le spectacle inédit effrayent les chevaux d'un escadron du 22e dragons. A gauche, Wagner et un passager qu'il a emmené sur le chariot d'atterrissage. Détail technique : monoplan Hanriot.

UNE RÉUNION ECLECTIQUE

Sérès passe Bardonneau dans les 100 kilomètres.

Sérès a remporté un nouveau succès dans la course de 100 kilomètres derrière motocyclettes (rouleau à 40 centimètres) disputée dimanche dernier au Vélodrome Buffalo. Il a battu avec facilité ses deux adversaires : Walthour et Bardonneau. Il a couvert les 100 kilomètres en 1 h. 24 m. 12 s. 1/5.

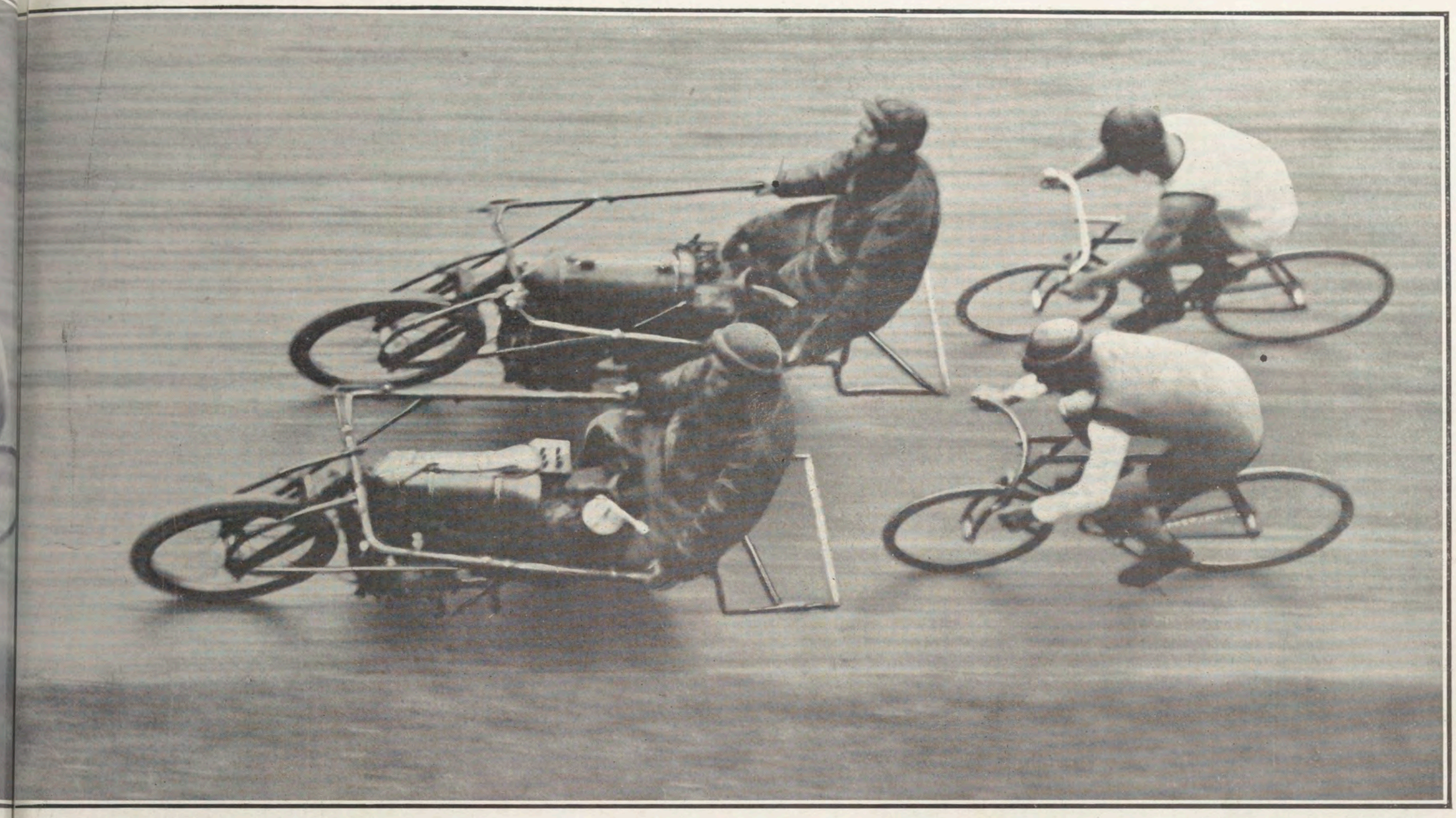
Un match original : cycliste contre pédestrian.

Un match très intéressant, sinon très sportif, mettait aux prises le champion de France cycliste, Friol, et le champion de France pédestre, Figour. Celui-ci devait couvrir 300 mètres à pied tandis que Friol devait faire deux tours de piste à bicyclette, soit 600 mètres. C'est Figour qui triompha, à 20 mètres environ devant Friol.

Le départ d

Friol, plus lent au départ que Fou bien connue. Les 300 mètres on les 600 mètres e

AU VÉLODROME BUFFALO



Walthour passe Bardonneau dans les 100 kilomètres.

Walthour, dont c'était la rentrée, a prouvé qu'il n'avait rien perdu de sa souplesse. Handicapé par une crevaison qui lui fit perdre quatre tours, il a courageusement résisté à Sérès, qui l'a cependant battu par dix tours. Bardonneau finissait troisième à vingt-trois tours.

Friol-Figour.

Friol voit vite battu, malgré sa qualité de sprinter. Couverts par Figour en 41 s. 3/5, secondes par Friol.

La course de 10 kilomètres.

La présence de Friol, Mayer, Hourlier, Pouchois, etc... donnait de l'intérêt à cette course, Un train lent coupé de subits démarrages annihila rapidement les chances de Friol, qui ne put même pas prendre part à l'emballage final, terminant loin des leaders. La victoire est revenue à Mayer devant Pouchois, à dix mètres.

MON OPINION SUR JEFFRIES

Par JAMES J. CORBETT
Ancien champion du monde de boxe des poids lourds.

Au sujet du grand match qui doit opposer James J. Jeffries à Jack Johnson le 4 juillet, nous commençons aujourd'hui une série dans laquelle notre collaborateur Jacques Mortane donnera les opinions des plus grandes compétences.

C'est le 4 juillet, près de San Francisco, que se disputera le match James J. Jeffries-Jack Johnson. L'importance de cette rencontre tient d'abord à ce que le titre de champion du monde sera en jeu; ensuite à ce que Jeffries, retiré du ring depuis six ans, fera sa rentrée. Le problème qui se pose est le suivant : l'ancien champion pourra-t-il redevenir suffisamment lui-même pour pouvoir triompher de son adversaire? Jack Johnson est-il égal aux meilleurs hommes de jadis? En attendant que l'avenir nous l'apprenne, il nous a semblé intéressant de publier les opinions les plus autorisées sur le match et la valeur respective des combattants. Nous commençons aujourd'hui en donnant celle de James J. Corbett. En terminant il nous est agréable de prévenir nos lecteurs que nous avons pris nos dispositions pour leur donner des comptes rendus sensationnels du combat. C'est ainsi que MM. James W. Coffroth, Dan Mac Ketrick, Willie Lewis nous en enverront, et que James J. Jeffries nous a promis le récit de sa rencontre. J. M.

J'ai souvent entendu poser cette question; elle m'a souvent été adressée : « Quel a été le plus grand pugiliste du monde ? Pourquoi? » J'ai toujours et je répondrai toujours sans hésitation : « James J. Jeffries, de Los Angeles. »

James J. Jeffries.

Né le 15 avril 1875, à Carroll, mesurant 1 m. 85, Jeffries, champion du monde, le 9 juin 1899, s'est retiré du ring le 16 août 1904 sans avoir jamais été battu.

Les raisons qui me le font choisir sont tirées de l'histoire même du pugilisme. Et pourtant les débuts de la boxe ne peuvent permettre qu'une difficile comparaison avec les hommes de notre époque. Or, Jeffries me semble avoir été d'une classe bien supérieure à celle de nos ancêtres dans l'escrime du poing. D'ailleurs son titre de champion du monde, retiré sans avoir jamais subi de défaite, nous prouve sa valeur. Je crois que s'il était né dix, vingt, cinquante et même cent ans plus tôt, il aurait réussi les mêmes exploits que lorsqu'il était l'étoile du ring.

Pour le prouver, je vais remonter jusqu'aux origines du ring, aux vieux jours, où, lorsque l'un des deux combattants montrait des signes de défaillance, ses partisans, s'ils étaient plus nombreux que ceux de l'adversaire, coupaient les cordes et sommaient le juge de donner la victoire à leur favori.

Le premier champion connu fut Figg, en 1719. Les vieilles gravures montrant les gardes de cette époque sont risibles. Mais d'après elles, d'après les travaux publiés, d'après mes études personnelles et mes conversations avec des compétences incontestées, je suis arrivé à me faire une idée de ce qu'était la boxe à cette époque. Les estampes prouvent d'abord que jadis les combattants n'avaient pas la moindre notion de ce qu'est devenue la science d'aujourd'hui. Les amateurs novices de nos jours seraient ridiculisés s'ils adoptaient la même attitude que les champions d'il y a cent ans. Et pourtant, dix décades seulement nous séparent de ce temps-là! Jadis les athètes entraînaient autant leur vigueur musculaire pour les prises de lutte que leur puissance pour les coups de poing. Je sais que les pugilistes étaient admirés avec raison, mais toute leur valeur résidait dans la force brutale, et la science qui fait, aujourd'hui, tout l'attrait de notre sport, était totalement inconnue. Si nous avions continué les errements ou plutôt les tâtonnem nts de nos ancêtres, la boxe n'aurait jamais obtenu le succès qu'elle remporte aujourd'hui. Non-seulement elle aurait été tuée, mais elle aurait justifié les plus hostiles et les plus malveillantes critiques : car, le *Self defence* n'est pas devenu seulement une science, mais un art.

Arrivant à une époque moins lointaine, nous trouvons Jem Mace, le premier boxeur qui ait étudié le côté savant de la boxe. Il fut le créateur de la science dans le pugilisme et nous lui sommes tous redevables d'avoir ainsi élevé le noble sport.

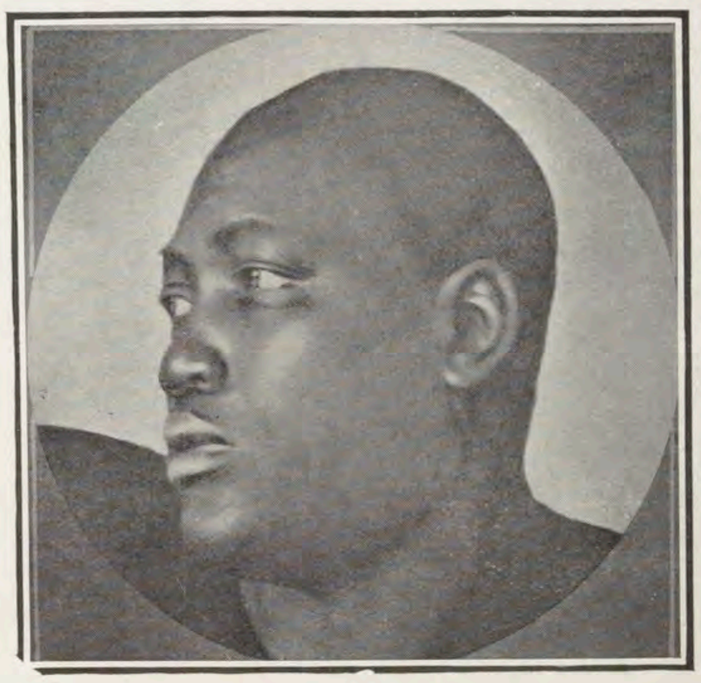
Puis vint John L. Sullivan, un courageux et un encaisseur, un terrible cogneur, un habile esquiveur, doué d'un rare développement musculaire, un fin boxeur, en un mot. Je ne voudrais pas diminuer d'un iota la valeur du champion invaincu jusqu'au jour où je le rencontrai, ni chercher à amoindrir la position qu'il occupa pendant de nombreuses années comme l'idole populaire du ring, mais je dois avouer qu'il n'ajouta rien à la science pugilistique, à part son fameux coup du droit. Le style du nouveau champion fut vite en vogue et par conséquent les imitateurs furent nombreux : Mike Cleary et d'autres obtenaient une belle situation dans le ring grâce à leur droit. En terminant, je crois que même dans ses meilleurs jours, Sullivan n'aurait jamais pu se rendre maître de Jeffries.

Charley Mitchell ne fut jamais écrasé par John. L'Anglais, qui s'était entraîné à l'école de Jem Mace, était plus près du style actuel qu'aucun autre homme. Le poids était son grand handicap.

Peter Jackson, le nègre australien qui pesait 81 kilos et mesurait 1 m. 85, avait également le style de Mace perfectionné par Larry Foley, le « faiseur » de champions des Antipodes. Le nègre était un merveilleux boxeur, excellent infighter, possédant un gauche puissant et un droit vicieux. La seule chose qui lui manquait était le hook du gauche.

Je n'oublierai jamais ma première visite à Jem Mace, il y a seize ans. Il m'avait prié de venir le voir pour m'entraîner. C'était un curieux assaut que celui-ci, réunis-ant un vieux et un jeune champion. J'étais heureux de l'occasion qu'il m'offrait de me montrer son adresse. Il m'expliqua la théorie de son époque et sembla fort surpris quand je lui dis que si les hommes de mon temps boxaient comme cela, ils se feraient arracher le haut de la tête. A l'appui de cette assertion, je lui dis : « Je vais vous montrer ce que vous n'avez jamais vu. » Il resta muet d'étonnement en voyant mon adresse à esquiver ses terribles coups. Essayant une double feinte des deux mains, je glissai de côté au moment où il lançait ses poings : il abandonnait ainsi sa garde et je lui montrai que je l'avais maintenant à ma merci. Je lui montrai tout ce que je savais en boxe et le grand vieil homme était ravi et me félicita chaudement.

En ce qui me concerne, je dois avouer que j'avais un style très varié, que j'avais justement emprunté à Mace et que j'avais perfectionné, lui donnant de l'originalité et de la personnalité. Mon système était entièrement mien et on ne l'avait jamais vu avant la nuit du 7 septembre 1892 où, à New-Orléans, je knock-outais John L. Sullivan et devenais champion du monde. J'ajouterai, avec une légitime fierté que ma méthode a été peu perfectionnée depuis que j'ai quitté le ring.



Jack Johnson.

Jack Johnson, né le 31 mars 1878, à Galveston, mesure 1 m. 83. Champion du monde depuis le 26 décembre 1908; il mettra son titre en jeu contre Jeffries, le 4 juillet.

J'arrive enfin à Jeffries, gros, grand, robuste, aussi courageux qu'un lion et l'homme le plus vite de son poids que j'aie jamais vu. Il possède ce que personne n'a possédé, pas même Sullivan: un knock-out foudroyant du gauche. Ce fait a grandement contribué au succès du champion. Il a battu Fitzsimmons, Sharkey, Ruhlin et moi, pas une, mais deux fois, et le fait que ces hommes étaient les meilleurs poids lourds de cette époque, montre quel merveilleux boxeur était ce grand ours de la Côte du Pacifique. Je crois que Jeff est notre maître incontesté à tous et je doute qu'il ait jamais son pareil. C'est pourquoi, malgré tout, je crois à sa victoire sur Johnson qui ne serait même pas digne de cirer les chaussures de Jeffries si celui-ci redevenait lui-même. Il y a cinquante ans, Jeffries aurait également été considéré comme un homme très scientifique, possédant un knock-out du droit aussi bien que du gauche dont les Jem Mace, John Heenan, Tom Sayers, John Morissey et Ned O'Baldwin auraient été victimes. Il était aussi vite et aussi adroit que tous ces hommes.

Jeffries encaisse les punitions avec autant de nonchalance que John Morissey, il est adroit comme Mace, mais avec un style perfectionné; il est plus gros qu'O'Baldwin, et il a un meilleur jeu de jambes que Coburn. De telle sorte qu'il possède les qualités des meilleurs avec des perfectionnements et a cet avantage de pouvoir knock-outer du gauche sans avoir besoin de prendre un élan de plus de 15 centimètres. Et cette capacité personne ne l'a jamais eue. C'est pourquoi je prétends que même s'il est l'ombre de lui-même, Jeffries doit vaincre Jack Johnson.

JAMES J. CORBETT.

(Photographies de notre envoyé spécial).

Le Raid interrompu de Martinet

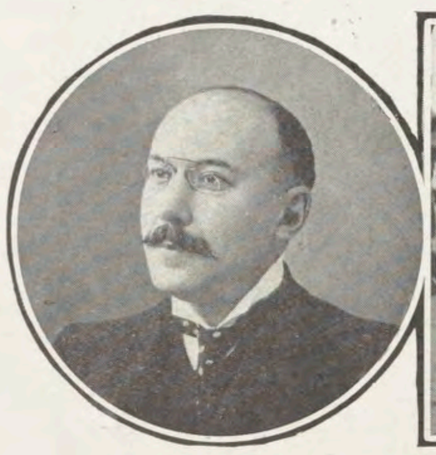
Martinet en vol au-dessus de Neufmoutiers.

Martinet avait quitté le camp de Châlons avec l'intention d'atterrir à Paris ; il descendit dans une prairie à Neufmoutiers. Dét. techniques: Biplan H. Farman, moteur Gnôme, magnéto Bosch.

L'appareil de Martinet après l'accident.

Deux jours après, il repartait pour continuer son voyage. Mais aussitôt élevé, il s'apercevait qu'un de ses ailerons ne fonctionnait pas. Il atterrissait au plus vite, mais l'appareil touchait terre successivement des deux ailes et se brisait. Malgré cet accident, le raid de Martinet, un débutant, constitue une très jolie performance. A gauche, l'aviateur et ses aides à Tournan.

Pendant qu'à Châlons, l'équipe militaire s'entraîne aux voyages aériens; à Villacoublay, près Versailles, le comte de Lambert s'occupe activement d'apprendre le métier d'aviateur à nos officiers. De gauche à droite : le lieutenant Chevreau, le capitaine Etevé, qui a enlevé brillamment son brevet de pilote et le lieutenant Maillols.

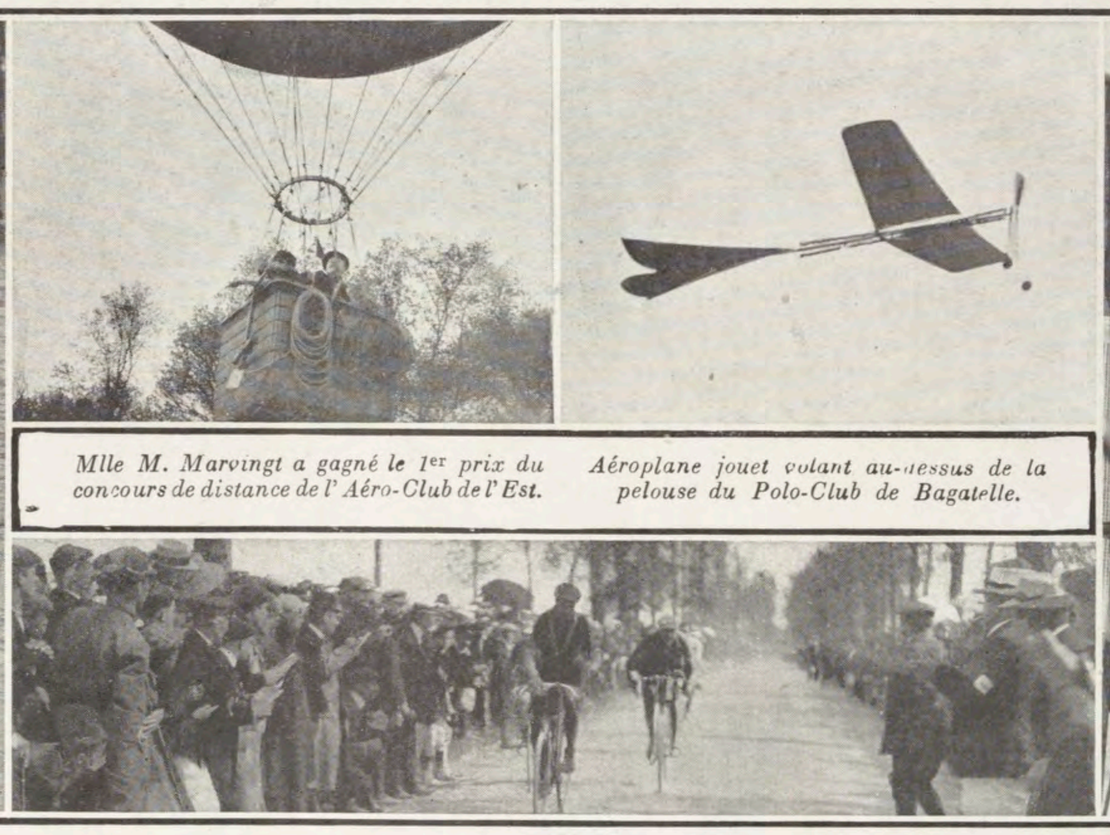


M. Alfred Dinin, qui vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Epreuve de saut en hauteur avec élan, disputée à Saint-Quentin à l'occasion de la fête de gymnastique. Les exercices d'ensemble aux barres parallèles, à la barre fixe ont remporté le plus brillant succès et les concurrents ont été fort acclamés.

M. Michel, nommé chevalier de la Légion d'honneur à l'occasion de l'Expos tion de Londres.

Le canoë canadien de 6 mètres à M. Jean Darasse qui s'est classé premier, au cours des régates disputées à Lagny.



Mlle M. Marvingt a gagné le 1er prix du concours de distance de l'Aéro-Club de l'Est.

Aéroplane jouet volant au-dessus de la pelouse du Polo-Club de Bagatelle.

La course de Paris-Le Mans a été gagnée par Engel en 7 h. 25. Les sept premiers sont arrivés en peloton derrière Engel, se sont classés : Léonard, Paul Combes, Godivier, Pautrat, Jean Alavoine, Ernest Paul. François Faber avait abandonné. (Photo Vulga).

Glenn H. Curtiss vient de remporter le prix de 10.000 dollars du journal The World, *volant de New-York à Albany.*

Principaux Résultats sportifs du 23 au 29 Mai

AÉRONAUTIQUE

JEUDI 26 MAI. — Vérone. —Paulhan vole à 1.463 mètres, battant de 200 mètres son précédent record.

SAMEDI 28 MAI. — Vérone. — Paulhan va déposer, en aeroplane, une couronne sur la tombe des soldats français.

DIMANCHE 29 MAI. — New-York. — Glen H. Curtiss vole de New-York à Albany, soit 240 kilomètres en 2 h. 43 m.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 29 MAI. — *Prix Blanchet.* — Racing Club de France. — *100 mètres* : 1. Pecqueriaux (R. C. F.), 2. Laporte (R. C. F.), 3. Lamotte (S C. V.). — Temps : 11 s. 2/5. — *100 mètres haies :* 1. Durbec (R. C. F.), 2. Barat (S. C.), 3. Lescat (S. B. V. C.). — Temps : 17 s. 2/5. — *400 mètres :* 1. Glarner (A. S. F.), 2. Mentrel (A, S. F.), 3. Drothier (R. C. F.). — Temps : 52 s. 3/5. — *1.500 mètres :* Arnaud (P. V. C.), 2. L. de Fleurac (R. C. F.), 3. Giraud (B. E. C.). — Temps : 4 m. 11 s. 2/5. — *Lancement du poids :* Tison réussit 13 m. 18 (record de France). Le Blanchet reste au Racing Club de France.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 29 MAI. — Barcelone. — La Coupe de Catalogne est gagnée par Goux, devant Guippone et Carreras.

CYCLISME

DIMANCHE 29 MAI. — Roubaix. — La course Paris-Roubaix pour indépendants est gagnée par Baumler, qui couvre le parcours en 9 h. 18 m. 40 s.

DIMNCHE 29 MAI. — Le Mans. — Paris-Le Mans revient à Engel qui bat à l'emballage Léonard, Paul Combes, Godivier, etc.

DIMANCHE 29 MAI. — Buffalo. — *Match Cyclo-Pédestre :* 1. Figour (300 mètres en 41 s. 3/5), 2. Friol (600 mètres en 43 s.). *Course de 100 kilomètres :* 1. Sérès, en 1 h. 24 m. 12 s. 2. Walthour, à 10 tours; 3. Bordonneau à 23 tours. — *Course de 10 kilomètres :* 1. Mayer; 2. Pouchois, à 10 mètres; 3. Hourlier.

HIPPISME

MARDI 24 MAI. — Saint-Ouen. — *Prix Fleurissant* (steeplechase 3.400 mètres, 10.000 fr.) : 1. Cabriole II, à M. A. Veil-Picard (A. Carter); 2. Clarens II; 3. Georget. — P. M. : gag., 18 francs; pl. 29 francs; 25 fr. 50; 18 francs.

VENDREDI 27 MAI. — Maisons-Laffitte. — *Prix Consul* (4.000 mètres, 20.000 francs) : Sea Sick, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neil); 2. Jacobi; 3. Caroubier. — P. M. : gag., 16 fr. 50; pl., 13 francs, 21 francs.

DIMANCHE 29 MAI. — Longchamp. — *Prix Lupin* (2.100 mètres, 40.000 francs) : 1. Coquille, au baron Gourgaud (G. Clout); 2. Seigneurie II; 3. Bat's Delight. — P.M. : gag., 366 francs; pl., 80 fr. 50; 106 francs; 66 francs. — *Prix du Parc des Princes* (2 200 mètres, 10.000 francs) : 1. Reinhart, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neil); 2. Condottière. — P. M. : gag., 14 francs.

Sommaire de *Fermes et Châteaux* du 1er Juin.

Couverture : Le Polo à âne.
1re page : Le rocher des pêcheurs sur les bords de l'Arle.
Au Grand Air..... CUNISSET-CARNOT.
Chiens de Berger..... LA RAMÉE.
Chiens de trait..... H. DU BOURGET.
Le luxe dans les attelages..... Mis DE CASTELNAU-FIGEAC.
Les sports gais à Cannes.
Fruits de fantaisie et fruit d'ornement..... GEORCES BELLAIR.
Le parc national de la France. GEORCES CASELLA.
Sur la race bovine flamande. RAYMOND LECOQ.
Les araignées..... L. COUTURIER.
L'hygiène des poussins..... JULES MARIE.

LE MATCH MOREAU - HOGAN

C'est ce soir que se disputera le plus grand match de boxe pouvant mettre deux Français aux prises. Nos deux meilleurs représentants, Moreau et Hogan, se rencontreront pour le titre de champion de France toutes catégories.

Marcel Moreau.

Le champion poids moyen, Marcel Moreau, né à Paris le 5 mars 1888, pèse 69 kil. 500 et mesure 1 m. 71. Il rencontrera ce soir Adrien Hogan au Cirque de Paris.

Adrien Hogan.

Adrien Dupouy, dit Hogan, qui matchera Moreau pour le titre de champion de France toutes catégories, est né à Noaillon (Gironde), le 23 mai 1889. Il pèse 72 kilos et mesure 1 m. 70.

Enfin, nous allons connaître le meilleur boxeur français actuellement. Le match tant attendu qui mettra ce soir aux prises Marcel Moreau et Adrien Hogan, au Cirque de Paris, constitue un des événements les plus importants de l'histoire de la boxe en France. Une seule rencontre peut lui être comparée : celle où le même Moreau fut opposé à Marc Gaucher, en 1908, et qui se termina par un verdict prouvant l'ignorance des compétences à cette époque. Gaucher avait été déclaré vainqueur du match par l'arbitre ; des juges suppléants avaient prétendu une demi-heure après que Gaucher avait frappé après le gong, à la fin d'une reprise, et le disqualifiait. Et c'est ce qui fut fait, alors que la victoire devait revenir sans hésitation à l'adversaire de Moreau, celui-ci ne s'étant pas levé pour reprendre la lutte au signal du onzième round.

Je m'empresse d'ajouter que le Moreau d'alors ne pouvait être aucunement comparé au splendide boxeur d'aujourd'hui. Courageux il l'était, certes, endurant également, mais il ne possédait pas encore cette puissance, cette science même, qui font de lui l'un des meilleurs athlètes de son poids, pouvant se rencontrer avec les plus grands champions de sa catégorie.

Son adversaire, Adrien Hogan, est aussi un homme de classe, mais je le crois moins encaisseur, moins cogneur et moins scientifique. Il manque aussi d'expérience : tandis que Moreau combat depuis six ans, Hogan a pénétré pour la première fois dans un ring, il y a deux ans. Alors que Moreau a déjà 40 rencontres à son actif, Hogan n'en possède que 25.

Comparons leurs records : Moreau a remporté 6 victoires aux points, 1 sur une faute, lors de son match avec Gaucher, 27 par knock-out et il a subi 6 défaites. Au début de sa carrière il a été mis hors de combat par le poids lourd Lovel Graham (1904), Schumacher (1905) et Julien Dupont (1906), puis il a été vaincu aux points par Peter Brown (1907), qu'il a battu de magistrale façon en 1909, par Arthur Warner qu'il a knock-outé depuis en 7 et 3 rounds, et par Jack Goldswain, l'ancien champion poids léger d'Angleterre. Au cours d'une même soirée, il a réussi à mettre knock-out quatre hommes : Rodde, Janin, Marcon et Pierlot en 10 rounds en tout. Enfin sa dernière victoire, la plus belle de son record avec celle qu'il remporta sur Peter Brown, ancien champion d'Angleterre poids moyen, est celle où il réussit à knock-outer ce bull-dog courageux, énergique et encaisseur qu'est Jack Meckins, au neuvième round. J'ai passé sous silence certains succès peu définitifs, quoique obtenus sur des hommes de classe.

Aussi bien sous ce rapport Hogan n'a rien à reprocher à son adversaire de ce soir et les succès sur Jack Goldswain et sur Bill Curzon, par exemple, sont trop extraordinaires pour être admis sans discussion. Il est des Anglais parfois trop complaisants. Le record de Hogan se décompose ainsi : 17 victoires par knock-out, 3 aux points, 1 sur une faute (dans son match avec Gaucher), 2 défaites par knock-out, 1 aux points, un match nul avec le trop célèbre Bob Scanlon, à Marseille!!

A côté de remarquables succès sur Goldswain et Curzon, à la même époque, Hogan n'obtient qu'une difficile victoire aux points sur Marchand, mis peu après facilement hors de combat par Battling Lacroix. Or, Marchand a été knock-outé par Moreau au treizième, puis au neuvième round. Marc Gaucher a été disqualifié pour faute au cinquième round de son match avec Hogan, au onzième (mais illégalement, je le répète) de celui avec Moreau. Enfin Jack Goldswain a battu, de peu, Moreau aux points ; Hogan, lui, étendait aisément à terre l'Anglais. Et pourtant, quelques jours auparavant, Young Joseph n'avait pu obtenir si brillant résultat sur son compatriote pour le titre de champion d'Angleterre welter-weight. C'est dire le crédit qu'on peut attacher à cette performance.

Telles sont les deux carrières comparées.

Je crois à la victoire de Marcel Moreau par knock-out. Je ne puis que souhaiter à Hogan de me donner un démenti.

Jacques Mortane.

AVANT LA RÉOUVERTURE DE CHANTILLY

C'est demain que l'ihppodrome de Chantilly rouvrira ses portes. Les grandes épreuves hippiques vont commencer à s'y disputer.

Le puits sur l'hippodrome de Chantilly.

Le puits est situé dans la montée, 100 mètres après la ligne droite, 500 mètres avant le poteau d'arrivée. C'est à cet endroit que les chevaux commencent à fournir l'ultime effort. Au fond, le château de Chantilly.

Le rendez-vous demain est sur le champ de courses de Chantilly.

Admirablement situé sur cette vaste pelouse qui forme une sorte de trait d'union entre l'agglomération urbaine et la forêt, le célèbre hippodrome offre aux spectateurs de ses tribunes un panorama merveilleux. Ce sont, à gauche, légèrement dissimulées par les ombrages du bois Bourillon, quelques maisons d'entraînement dont se détache le bel établissement loué par Milton au comte Le Marois ; en face, toute une rangée de gaies habitations dont les croisées regardent les pistes; à droite, l'architecture sévère des écuries monumentales qui abritent aujourd'hui la meute de l'équipage de Mgr le Duc de Chartres; puis, dans le fond, la silhouette gracieuse du château qui se mire dans les étangs dont les eaux tranquilles baignent le parc de Sylvie; enfin, derrière, c'est la forêt qui s'étend au loin d'un côté jusqu'à Luzarches, de l'autre jusqu'à Mortefontaine.

Ce plaisir des yeux n'est pas la seule qualité du champ de courses : à un point de vue plus spécial, il offre un terrain élastique et résistant que la pluie ne transforme pas en boue, que le soleil ne réduit pas en poussière. Ces avantages, plus que les charmes du site ont, il faut bien le reconnaître, déterminé sa création. Vers 1833, une Société de jeunes sportsmen qui entouraient les princes de la famille d'Orléans se rendait parfois à Chantilly pour y courir le cerf. Un soir, MM. de Plaisance, de Wagram, de Labanoff et d'Hédouville, au retour d'une randonnée à travers la forêt, convinrent, parvenus au bord de la pelouse, de lancer leurs chevaux jusqu'au château, afin d'éprouver, après les fatigues de la journée leurs qualités de fond et de vitesse. Les courageuses bêtes franchirent la distance d'autant plus rapidement qu'elles se trouvaient plus à l'aise que sur le sol friable et dur des routes forestières. Lorsque les cavaliers se retournèrent pour embrasser l'espace qu'ils venaient de parcourir si facilement :

— Quel magnifique hippodrome l'on ferait sur ce vaste emplacement, dont le sol semble rebondir ! dit le comte d'Hédouville.

— Excellente idée ! répartit le prince Labanoff.

Le projet fut approuvé et, à quelque temps de là, les courses de Chantilly étaient instituées.

Création de l'hippodrome de Chantilly C'est en 1834 que se sont courues les premières épreuves. Le 24 avril 1836, le Prix du Jockey-Club fut créé avec une allocation de 5.000 fr. Disputé par un lot de cinq concurrents il fut gagné par Franck, un fils de Rainbow appartenant à lord Henry Seymour. L'heureux propriétaire devait encore les deux années suivantes, en 1837 et en 1838, voir triompher ses couleurs avec Lydia, une fille du même étalon Rainbow et Vendredi, un fils de Caïn.

En 1843, ce fut au tour du Prix de Diane, le célèbre derby des pouliches qui doit, par conséquent, se courir demain pour la soixante-septième fois (en 1871 les courses du printemps n'ont pas eu lieu). C'est l'écurie du prince Marc de Beauveau qui le remporta les deux premières années avec Nativa, une fille de Royal-Oak, et Lanterne, une fille d'Hercule.

Depuis lors, le succès des réunions chantilloises n'a fait que s'accroître. Elles sont d'ailleurs admirablement placées aujourd'hui sur le calendrier hippique : les premières à la fin du printemps, les dernières au début de l'automne. Le choix judicieux de ces dates joint, pour les spectateurs, à l'attrait de voir disputer les épreuves classiques, le charme d'une journée le plus souvent ensoleillée à la campagne.

Quelques détails techniques : la piste de Chantilly est ovoïde, elle mesure 2.400 mètres de tour. Mais pour les épreuves de 2.400, de 2.100 et de 2.000 mètres, afin d'éviter des tournants trop rapprochés, le départ a été reporté à gauche, parmi les ombrages du bois Bourillon, sur une piste spéciale qui vient se raccorder avec l'autre un peu avant les écuries et qui s'étend presque droite sur une distance de 1.200 mètres environ.

Dès les écuries, les tournants commencent ; ils forment une demi circonférence, longue de 600 mètres, qui aboutit à l'entrée de la ligne droite. Celle-ci mesure 590 mètres jusqu'au poteau d'arrivée. La piste est accidentée : d'abord, à partir de la starting des 2.400 mètres, elle suit, pendant un kilomètre environ, une pente douce, puisque la cote passe de 64 à 62 mètres. Un peu avant les écuries, la descente s'accentue de plus en plus, jusqu'au milieu de la demi circonférence des tournants : la cote passe en effet de 62 à 54,72, ce qui donne du 1,20 0/0. Puis aussitôt c'est la montée d'abord très rude, puisque pendant 200 mètres elle est de 2,35 0/0. Elle continue pendant toute la ligne droite, mais en diminuant progressivement : pour les 300 premiers mètres elle est de 1 0/0; pour les 300 derniers elle tombe à 0,72, 0,46 et 0,15 0/0.

Telles sont les dimensions exactes de ce fameux champ de courses où se sont rencontrés tous les grands vainqueurs dont les noms sont inscrits au livre d'or de la race pure en France.

Chaque année, à l'époque de ses deux meetings, la coquette et tranquille petite ville de Chantilly revêt une physionomie bien spéciale. Dès le matin, tous ses habitants se préparent à recevoir les Parisiens. Les voitures venues des quatre coins de la ville et des environs se rangent près de la gare

Les hôtels et les moindres cafés sont remplis d'animation : il faut s'ingénier à trouver dans une salle étroite de la place pour une foule. Lorsqu'il fait beau, du reste, les choses sont simplifiées : les restaurants s'improvisent en plein air.

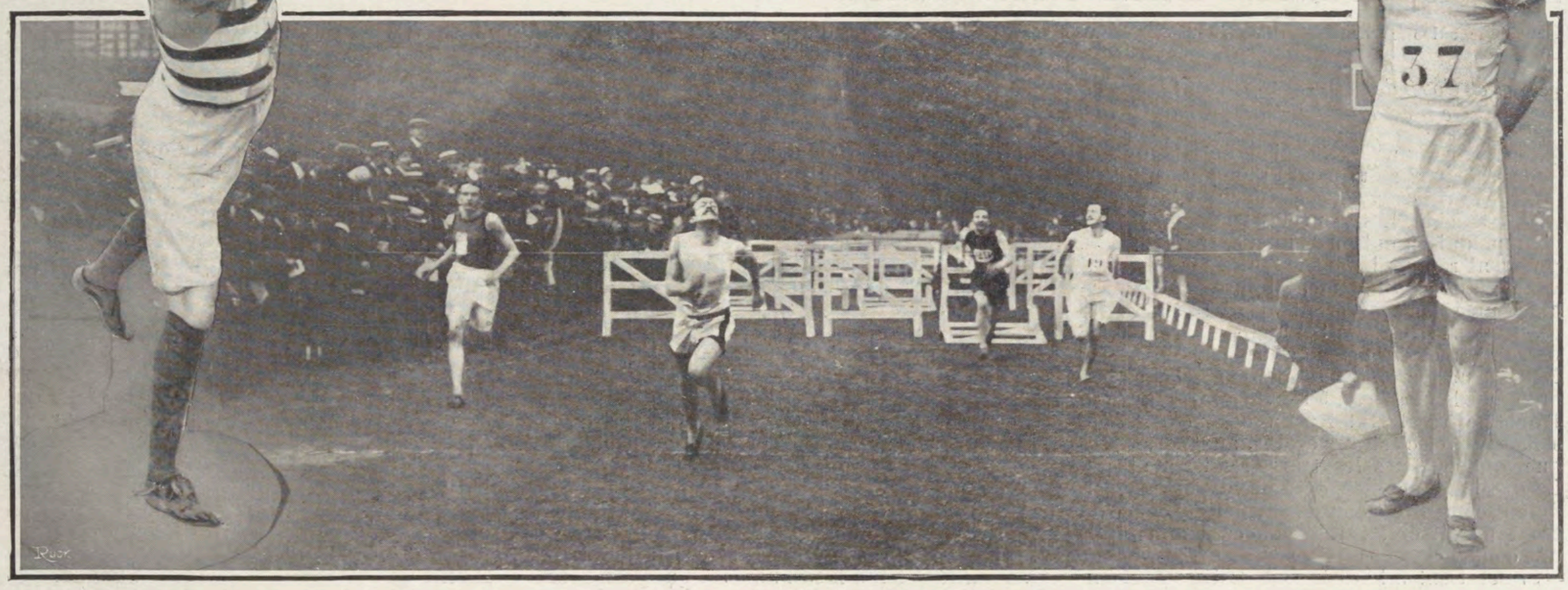
ISONOMY.

LE DIX-SEPTIÈME BLANCHET

Une réunion intéressante et populaire. Une avalanche d'épreuves. Quelques belles performances.

L'arrivée du 100 mètres.

Pecqueriaux (R. C. F.) se détache nettement et gagne de 1 m. 50, en 11 s. 2/5. Laporte, qui a pris un bon départ, finit second.



Tison.

Au cours d'une exhibition, Tison bat le record de France du poids avec 13 m. 18.

L'arrivée du 110 mètres haies.

Durbec (R. C. F.) garde l'avantage sur Lescat, en 17 s. 2/5. Rod était resté au poteau. Le R. C. F. gagne une fois de plus le prix Blanchet devant l'Association Sportive Française et le Paris Université Club.

Arnaud.

Arnaud remporte le 1.500 mètres sur de Fleurac, en 4 m. 11 s. 2/5.

Il y a, durant la courte saison d'été dont nous disposons sur piste, des réunions sans nombre. Cela ne veut pas dire que toutes soient intéressantes: à part deux ou trois elles engendrent un mortel ennui. Le Blanchet n'est pas de celles-là, car, avec la journée du Championnat de France, il est vraiment l'une des rares occasions de voir du vrai sport et des luttes disputées.

Le 17e Blanchet n'a pas failli à sa réputation.

Après des alternatives d'espoir et de doute — au fond, pour nous, le doute n'était qu'apparent — il fut disputé et d'autant plus intéressant que, cette fois, l'équipe du Racing étant un peu affaiblie par l'absence de Failliot et de Saladin, la lutte fut plus ouverte.

Le temps était gris et un peu froid, mais malgré des nuages le public était venu nombreux, très nombreux même, car je ne crois pas avoir vu souvent autant de monde autour des barrières intérieures et extérieures du club doyen.

Le Blanchet 1907 pourrait se diviser en deux choses, bien distinctes : les courses proprement dites et ensuite le concours d'endurance que les cent et quelques épreuves que comprenait le programme avait ouvert entre les officiels. A 7 heures du soir tout était fini, mais le résultat du classement par clubs ne fut connu que lundi.

A Glarner

Notre collaborateur Glarner (A. S. F.) qui a gagné le 400 mètres en 52 s. 3/5.

Parlons maintenant de ce qu'on fit sur la piste.

En l'absence de Failliot qui, l'an dernier, avait dominé le lot en vitesse, le club doyen avait confié sa défense à Pecqueriaux, un jeune qui promet et qui tient. Il gagna la finale de première catégorie avec aise et élégance.

En 110 mètres haies, un départ malencontreux laissa au poteau Rod, mais Durbec était là et gagna : c'était l'essentiel et c'était nécessaire.

Vint ensuite la 1.500 mètres. Arnaud, le crack scolaire, dont s'enorgueillit le P. U. C., l'enleva de belle façon devant un vieux coureur de mes amis. Le temps de la course fut beau et présage pour Arnaud une belle carrière.

Sur 400 mètres, on attendait beaucoup de Glarner : il le tint et gagna en foulées d'une réelle puissance.

Je ne voudrais pas finir sans vous signaler dans la seconde catégorie les performances de Guigouresse, gagnant ses 1.500 mètres en 4 m. 16 s. et de Meunier, gagnant la 110 mètres haies en 17 s. 2/5.

L. DE FLEURAC.

LE DERNIER DIMANCHE DE LONGCHAMP

Longchamp a fermé ses portes jusqu'au Grand Prix. Demain Chantilly fera sa réouverture

De gauche à droite: Sifflet, Coup de Vent II, Seigneurie II, My Star, Saint Just, Bat's Delight, Le Platine et Kildare II ; Coquille est cachée par les chevaux de premier plan.

Le Prix Lupin (2,100 mètres, 40.000 francs, Longchamp, 29 mai). Dans la ligne droite.

Uriel et Coup de Vent ont mené à tour de rôle devant Sifflet, Magali et My Star jusqu'au dernier tournant, où tous les concurrents se groupaient. Ce n'est qu'à hauteur du pavillon que Coquille se détachait légèrement pour triompher de Seigneurie II, à une demie longueur.

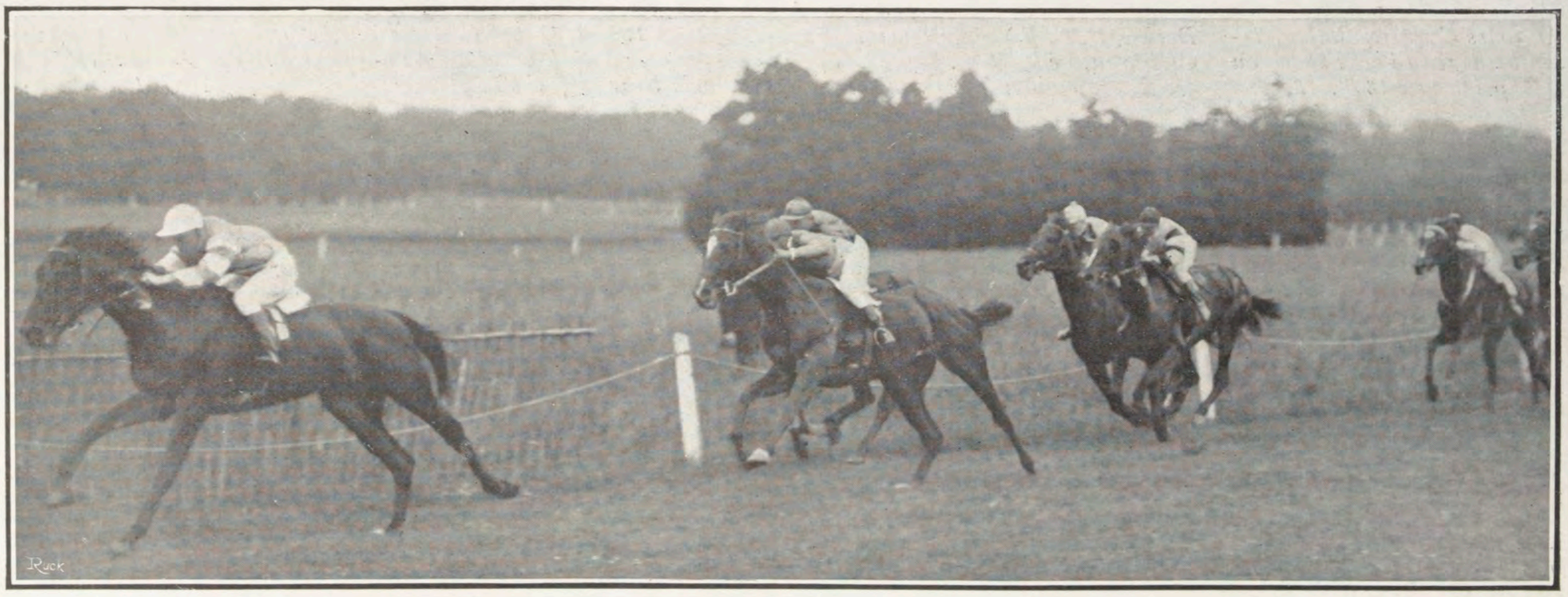
C'est une tâche bien ingrate que de parler du prix Lupin ; le résultat est de ceux qui échappent à la discussion. Les vieux habitués de Longchamp, qui en ont vu de bien extraordinaires, pourront remuer leurs souvenirs sans en trouver un plus complètement imprévu que celui-ci. Course bien ouverte ! disait-on : sur les quinze partants, y a-t-il une demi douzaine de comparses dont rien ne justifie la présence. Neuf, pour le moins, possèdent une chance très appréciable et peuvent régulièrement gagner. Ironie des résultats ! Aucun des neuf n'a été à l'arrivée et c'est aux égarés, aux comparses que sont revenues les trois premières places. La défaite des concurrents en vue, si on considère isolément chacun d'eux, peut être acceptée sans difficulté, puisqu'aucun n'inspirait une confiance sans réserve.

Sifflet tient-il la distance ? Cette question, qui restait entière malgré sa dernière course, paraît tranchée contre lui, sous cette seule réserve qu'une course d'attente eût probablement mieux servi ses intérêts. My Star, peut-être un peu défraîchie, a paru manquer de résistance ou répugner à la lutte ; elle est venue a côté des premières a l'entrée de la ligne droite, avec une remarquable aisance, pour s'effondrer au premier appel. Magali très bien en course, elle aussi, jusqu'à l'entrée de la ligne d'arrivée, n'a pas été beaucoup plus loin que My Star. Elle a fléchi à peu près en même temps que Saint Just, dont la pointe après le tournant a été aussi correcte que brillante. Peut-être, au retour de Sifflet, se fût-il mieux accommodé d'une course en avant ; mais c'est là, à franchement parler, une bien maigre course.

Le seul poulain qui mérite vraiment les circonstances atténuantes est Uriel : il faisait sa rentrée et il a bien fini, bien que gêné dans la ligne droite. La place de Coup de Vent II immédiatement derrière lui est favorable. En somme le classement serait bien acceptable, sans les trois pouliches plus ou moins invraisemblables qui finissaient en tête.

On admettrait à la rigueur Seigneurie II, qu'on considérait à deux ans comme une pouliche d'avenir. Elle était encore très loin de sa forme quand elle s'est présentée dans le prix Semendria et dans le Prix La Rochette. On escomptait un progrès. Il n'y a d'étonnant que sa rapidité. Passe encore pour Coquille qui a pu progresser, elle aussi : elle avait à son actif quelques bonnes courses et son échec du prix Semendria était réparable. Mais Bat's Delight, battue quelques jours auparavant par Coppélia, Padoue II et Exigence ! C'est elle surtout qui rend le résultat étrange et suspect. Nous reverrons les trois pouliches dans le prix de Diane.

STUART.



Valemont Unterwalden Lama Carlopolis Consolation Grimaldi

Le Prix du Lac (2.200 mètres, 15.000 francs, Longchamp, 29 mai). Le dernier tournant.

Le train a été fait par Serpenteau devant Valemont, Unterwalden et Lama, qui n'ont pas quitté la tête jusqu'au bas de la descente, où Carlopolis et Sursis venaient avec eux. Ceux-ci se détachaient dans la ligne droite. Sursis, après une bonne lutte, parvenait à prendre une courte encolure à Carlopolis, Valemont troisième.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE